

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Dinsdag

13-01-2026

Namiddag

Mardi

13-01-2026

Après-midi

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 lutttes originales – Groen
Anders.	Anders.
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant – Onafhankelijk

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
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 définitif 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 (op beigeleukerig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/549 81 60	Tél. : 02/549 81 60
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het incident met journalistieke droneactiviteiten" (56010838C)

Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 2
 - Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS en Infrabel" (56011157C) 2
 - Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe hoofdkantoor van de NMBS en Infrabel" (56011280C) 2
 - Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gemeenschappelijke hoofdzetel van de NMBS en Infrabel in Brussel" (56011910C) 2
 - Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een gemeenschappelijke hoofdzetel voor de NMBS en Infrabel in Brussel: rationalisering en synergieën" (56011945C) 2

Sprekers: Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Ridouane Chahid, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De affichage van laadpaalprijzen" (56011221C) 5

Sprekers: Bert Wollants, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (56011362C) 6

Sprekers: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De NMBS-verbinding Charleroi-Centraal - Couvin en de toekomst van het rollend materieel" (56011388C) 8

Sprekers: Sarah Schlitz, voorzitter van de

SOMMAIRE

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident lié à des activités journalistiques menées à l'aide d'un drone" (56010838C) 1

Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 2
 - Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011157C) 2
 - Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011280C) 2
 - Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le siège unique de la SNCB et d'Infrabel à Bruxelles" (56011910C) 2

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un siège unique pour la SNCB et Infrabel à Bruxelles: rationalisation et synergies" (56011945C) 2

Orateurs: Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Ridouane Chahid, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'affichage des prix aux bornes de recharge" (56011221C) 5

Orateurs: Bert Wollants, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultation au SPF Mobilité et Transport" (56011362C) 6

Orateurs: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison SNCB Charleroi-Central - Couvin et l'avenir du matériel roulant" (56011388C) 8

Orateurs: Sarah Schlitz, présidente du groupe

Ecolo-Groen-fractie, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Ecolo-Groen, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de verdubbeling van de vliegtaks" (56011470C)

Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence du doublement de la taxe aérienne" (56011470C)

Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitnodiging door de CEO van Infrabel van de top 200 van het management voor een Lady Gagaconcert" (56011500C)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De omvang van het Infrabel-management" (56012186C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teambuilding bij Infrabel" (56012199C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Infrabel en Lady Gaga" (56012316C)

Sprekers: Farah Jacquet, Oskar Seuntjens, voorzitter van de Vooruit-fractie, **Frank Troosters, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'invitation du CEO d'Infrabel au top 200 du management au concert de Lady Gaga" (56011500C)

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le grand nombre de cadres dirigeants chez Infrabel" (56012186C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le team building chez Infrabel" (56012199C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Infrabel et Lady Gaga" (56012316C)

Orateurs: Farah Jacquet, Oskar Seuntjens, président du groupe Vooruit, **Frank Troosters, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Tielen" (56011517C)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Tielen" (56011517C)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe NMBS-dienstregeling" (56011518C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van het treinaanbod" (56011904C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (56012312C)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Sarah Schlitz, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Jean-**

Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouvel horaire de la SNCB" (56011518C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement de l'offre ferroviaire" (56011904C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille horaire de la SNCB en province de Luxembourg" (56012312C)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Sarah Schlitz, présidente du groupe Ecolo-Groen, **Jean-Luc**

Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van
 - Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Alstom en de lokale werkgelegenheid" (56011532C)
 - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom Brugge" (56011544C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom in Brugge" (56011571C)
 - Achraf El Yakhoulfi aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geloofwaardigheid van het Belgische beleid en de betrokkenheid van CAF bij het Light Railproject" (56011988C)

Sprekers: Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de
 - Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Alstom et l'emploi local" (56011532C)
 - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements chez Alstom à Bruges" (56011544C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements annoncés chez Alstom à Bruges" (56011571C)
 - Achraf El Yakhoulfi à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La crédibilité de la politique belge et l'implication de CAF dans le projet du Jerusalem Light Rail" (56011988C)

Orateurs: Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Herhaalde incidenten met substanties op treinsporen en de mogelijke veiligheidsrisico's" (56011609C)

Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les incidents répétés dus à des substances sur les voies et les risques de sécurité éventuels" (56011609C)

Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Flankerende mobiliteitsmaatregelen bij de werken aan de Antwerpse premetro" (56011610C)

Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les mesures en matière de mobilité dans le cadre des travaux au prémetro d'Anvers" (56011610C)

Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van
 - Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De procedures voor het lozen van kerosine door vliegtuigen" (56011745C)

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het technische incident waardoor een vliegtuig kerosine moest lozen bij Liege Airport" (56011796C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de regio Luik" (56011930C)

Questions jointes de
 - Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les procédures de délestage de carburant par les avions" (56011745C)

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident technique ayant causé un délestage de kérosène d'un avion à Liege Airport" (56011796C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le délestage de carburant d'un avion en région liégeoise" (56011930C)

- Frédéric Daerden aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de Luikse regio" (56012331C) 24
- Sprekers: Anthony Dufrane, Sarah Schlitz, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Frédéric Daerden, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*
- Frédéric Daerden à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La procédure de délestage de kérosène d'un avion en région liégeoise" (56012331C) 24
- Orateurs: Anthony Dufrane, Sarah Schlitz, présidente du groupe Ecolo-Groen, Frédéric Daerden, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*
- Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe koninklijk besluit inzake ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's)" (56011755C) 27
- Sprekers: Kjell Vander Elst, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*
- Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouvel arrêté royal relatif aux ultralégers motorisés (ULM)" (56011755C) 27
- Orateurs: Kjell Vander Elst, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*
- Samengevoegde vragen van 28
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vele vluchten boven het noordwesten van Brussel" (56011860C) 28
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven het noorden van Brussel" (56012144C) 28
- Sprekers: Ridouane Chahid, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*
- Questions jointes de 28
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol intensif du nord-ouest de Bruxelles" (56011860C) 28
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol du nord de Bruxelles" (56012144C) 28
- Orateurs: Ridouane Chahid, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*
- Samengevoegde vragen van 29
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde spoorstaking" (56011882C) 29
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstaking" (56012051C) 29
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stakingen bij de NMBS" (56012165C) 29
- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking bij het spoor eind januari" (56012176C) 30
- Sprekers: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling*
- Questions jointes de 29
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève annoncée à la SNCB" (56011882C) 29
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail" (56012051C) 29
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves à la SNCB" (56012165C) 29
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail fin janvier" (56012176C) 30
- Orateurs: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable*
- Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de statutaire benoemingen bij de NMBS, Infrabel en HR Rail" (56011900C) 34
- Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la statutarisation à la SNCB, chez Infrabel et HR Rail" (56011900C) 34

Sprekers: Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Orateurs: Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van 36
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, 36
Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame
Ontwikkeling) over "De voordelen van de
combinatie fiets+trein" (56011902C)
- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke 36
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "De tarifiering,
fietsstallingen en een coherent multimodaal fiets-
treinbeleid" (56012172C)

Sprekers: Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de 36
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, 36
Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "Les avantages de la
combinaison vélo+train" (56011902C)
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, 36
Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "La tarification, le
stationnement et la cohérence de la politique de
mobilité combinée vélo-train" (56012172C)

Orateurs: Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke 38
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "Het station Tubeke"
(56011915C)

Sprekers: Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke 38
(Mobilité, Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "La gare de Tubize"
(56011915C)

Orateurs: Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke 39
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaventram"
(56011920C)

Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke 39
(Mobilité, Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "Le tram de l'aéroport"
(56011920C)

Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke 40
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "De
consultancykosten bij het spoor" (56012029C)

Sprekers: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke 40
(Mobilité, Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "Les frais de
consultance dans le rail" (56012029C)

Orateurs: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke 41
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinverkeer bij
winterweer" (56012048C)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke 41
(Mobilité, Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "Le trafic ferroviaire
en conditions hivernales" (56012048C)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke 43
(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en
Duurzame Ontwikkeling) over "mybike"
(56012063C)

Sprekers: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke 43
(Mobilité, Climat, Transition environnementale et
Développement durable) sur "mybike"
(56012063C)

Orateurs: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vermindering van het aantal ambtenaren" (56012076C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 44 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diminution du nombre de fonctionnaires" (56012076C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 44 |
| <p>Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod in het station Mortsel-Oude-God" (56012092C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 46 | <p>Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre ferroviaire en gare de Mortsel-Oude-God" (56012092C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 46 |
| <p>Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme op het spoor" (56012093C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 47 | <p>Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le vandalisme sur le réseau ferroviaire" (56012093C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 47 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid op Brussels Airport" (56012120C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 48 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité à l'aéroport national" (56012120C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 48 |
| <p>Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De al dan niet verplichte liberalisering van het spoor" (56012123C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 49 | <p>Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation ou non de libéraliser le rail" (56012123C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 49 |
| <p>Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tiende verjaardag van de aanslagen op de luchthaven van Zaventem" (56012154C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 52 | <p>Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dixième anniversaire des attentats à l'aéroport de Zaventem" (56012154C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 52 |
| <p>Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangescherpte controles op rijden onder invloed van alcohol tijdens de feestdagen" (56012174C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en</p> | 53 | <p>Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement des contrôles de la conduite sous influence d'alcool pendant les fêtes" (56012174C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de</p> | 53 |

Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

la Transition environnementale, chargé du Développement durable

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoermiddel voor het woon-werkverkeer in Vlaanderen" (56012198C)</p> <p>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 54 | <p>Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail en Flandre" (56012198C)</p> <p>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 54 |
| <p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het actieplan voor de terugkeer van gedetineerden" (56012201C)</p> <p>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 55 | <p>Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan d'action visant à favoriser le retour des détenus" (56012201C)</p> <p>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 55 |
| <p>Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oneerlijke concurrentie tussen luchthavens" (56012242C)</p> <p>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 56 | <p>Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concurrence déloyale entre les aéroports" (56012242C)</p> <p>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 56 |
| <p>Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het HERON-project" (56012243C)</p> <p>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 57 | <p>Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet HERON" (56012243C)</p> <p>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 57 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een helse pendeltocht naar de Noorderkempen" (56012283C)</p> <p>- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorproblemen in de regio Noorderkempen" (56012305C)</p> <p>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 57 | <p>Questions jointes de</p> <p>- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un trajet infernal vers la région de Noorderkempen" (56012283C)</p> <p>- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes sur le rail dans la région de Noorderkempen" (56012305C)</p> <p>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 57 |
| <p>Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaven Luik-Bierset" (56012297C)</p> <p>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</p> | 58 | <p>Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'aéroport de Liège-Bierset" (56012297C)</p> <p>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</p> | 58 |

- Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de tegenslagen van 2025 op de luchthaven van Zaventem" (56012309C) 59
- Sprekers:* **Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence des revers de l'année 2025 sur l'aéroport de Zaventem" (56012309C) 59
- Orateurs:* **Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanvallen van de regering op het spoor" (56012311C) 61
- Sprekers:* **Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les attaques du gouvernement contre le rail" (56012311C) 61
- Orateurs:* **Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestatiedialoog van skeyes" (56012315C) 63
- Sprekers:* **Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dialogue de performance de skeyes" (56012315C) 63
- Orateurs:* **Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 13 JANUARI 2026

Namiddag

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

du

MARDI 13 JANVIER 2026

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het incident met journalistieke droneactiviteiten" (56010838C)

01.01 Britt Huybrechts (VB): *Op 14 november 2025 werd in de buurt van Brussels Airport een drone aangetroffen die de federale politie verdacht vond. Hij werd in beslag genomen. De betrokkenen verklaarden journalistieke beelden te willen maken.*

Hadden zij gemeld wat ze van plan waren en hadden ze toelating om te doen wat ze deden? Bevestigt u dat drone-activiteiten in de buurt van luchthavens enkel toegelaten zijn buiten Europees bepaalde perimeters? Zijn er uitzonderingen mogelijk voor journalisten? Zo ja, hoe wordt de perskaart gecontroleerd? Hoe vaak werd de afgelopen drie jaar een drone in beslag genomen in de zones waar ze niet mogen vliegen? Worden gemengde patrouilles van militairen en politie routinematig betrokken bij de detectie van drone-activiteit rond luchthavens en hoe informeren zij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)? Zitten er nog lacunes in de regelgeving?

01.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Of de betrokkenen een toelating hadden om in een geozone een drone aan te sturen, valt onder het geheim van het onderzoek.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 par M. Frank Troosters, président.

Le texte en italiques est un résumé de la question préalablement déposée.

01 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident lié à des activités journalistiques menées à l'aide d'un drone" (56010838C)

01.01 Britt Huybrechts (VB): *Le 14 novembre 2025, un drone jugé suspect par la police fédérale a été observé à proximité de Brussels Airport. Il a été saisi. Les personnes concernées ont déclaré vouloir réaliser des images journalistiques.*

Avaient-elles signalé leurs intentions et avaient-elles l'autorisation de procéder de la sorte? Confirmez-vous que les activités de drones à proximité des aéroports ne sont autorisées qu'en dehors de certains périmètres européens? Des exceptions sont-elles possibles pour les journalistes? Si oui, comment la carte de presse est-elle contrôlée? Combien de fois des drones ont-ils été saisis au cours des trois dernières années dans les zones où il leur est interdit de voler? Des patrouilles mixtes de militaires et de policiers sont-elles régulièrement impliquées dans la détection des activités de drones autour des aéroports et comment ces patrouilles informent-elles la Direction générale du Transport aérien (DGTA)? La réglementation présente-t-elle encore des lacunes?

01.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le fait que les personnes concernées aient ou non été autorisées à piloter un drone dans une géozone relève du secret de l'instruction.

De *controlled traffic regions* (CTR's) van civiele vliegvelden worden beschermd door geozones. De toegangsvoorwaarden tot die gebieden variëren, met als belangrijkste criterium de afstand tot de luchthaven.

De voorwaarden voor toegang tot deze zones zijn vastgelegd in artikel 29 van het ministerieel besluit van 21 december 2020.

Er is geen uitzonderingsregime voor journalisten.

Mijn administratie beschikt niet over cijfers van het aantal drones dat in of nabij geozones in beslag werd genomen. Die moeten bij de politie worden opgevraagd.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS en Infrabel" (56011157C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe hoofdkantoor van de NMBS en Infrabel" (56011280C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gemeenschappelijke hoofdzetel van de NMBS en Infrabel in Brussel" (56011910C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een gemeenschappelijke hoofdzetel voor de NMBS en Infrabel in Brussel: rationalisering en synergieën" (56011945C)

02.01 **Dimitri Legasse (PS):** *De NMBS en Infrabel zouden overwegen om hun hoofdkantoren samen te voegen op één locatie, in het voormalige postsorteercentrum aan de Fonsnylaan, waar ook de dienst HR Rail ondergebracht zou worden. Er zouden synergieën overwogen worden, met name voor het restaurant, de parking en de vergaderzalen. Het nieuwe hoofdkantoor van 75.000 m² zou anders worden ingericht dan wat de NMBS in 2017 gepland had.*

Bevestigt u dat dit project de voorkeur geniet? Wat zijn de obstakels? Wanneer zouden de werken van start kunnen gaan? Bevestigt u dat de NMBS nog steeds probeert om vier gebouwen te verkopen, maar nauwelijks kandidaten vindt vanwege de stedenbouwkundige verplichtingen die door de Brusselse bouwmeester opgelegd werden? Zijn de

Les zones de contrôle (CTR) des aéroports civils sont protégées par des géozones. Les conditions d'accès à ces zones varient, le critère principal étant la distance par rapport à l'aéroport.

Les conditions d'accès à ces zones sont fixées à l'article 29 de l'arrêté ministériel du 21 décembre 2020.

Il n'existe pas de régime d'exception pour les journalistes.

Mon administration ne dispose pas de données chiffrées quant au nombre de drones saisis dans ou à proximité des géozones. Ces données doivent être demandées à la police.

L'incident est clos.

02 **Questions jointes de**

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011157C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011280C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le siège unique de la SNCB et d'Infrabel à Bruxelles" (56011910C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un siège unique pour la SNCB et Infrabel à Bruxelles: rationalisation et synergies" (56011945C)

02.01 **Dimitri Legasse (PS):** *La SNCB et Infrabel envisageraient de regrouper leurs sièges en un seul lieu, à l'ancien Tri Postal de l'avenue Fonsny, avec le service HR Rail. Des synergies seraient envisagées, notamment pour le restaurant, le parking et des salles de réunion. Le nouveau siège de 75 000 m² serait aménagé différemment de ce qui était prévu par la SNCB en 2017.*

Confirmez-vous que ce projet est la piste privilégiée? Quels sont les obstacles? Quand les travaux pourraient-ils commencer? Confirmez-vous que la SNCB tente toujours de vendre quatre bâtiments, mais ne trouve guère de candidats à cause des contraintes urbanistiques fixées par le maître architecte bruxellois? Le projet de construction d'un

plannen van de NMBS om een hotel te bouwen van de baan?

hôtel par la SNCB est-il enterré?

02.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Infrabel, HR Rail en de NMBS willen samen hun intrek nemen in het voormalige postsorteercentrum aan de Fonsnylaan.*

02.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Infrabel, HR Rail et la SNCB souhaitent se regrouper dans l'ancien Tri Postal de l'avenue Fonsny.*

Zal dit project worden gerealiseerd? Wat is het tijdschema? Wat zouden de kosten van deze verhuizing zijn? Welke besparing zou deze samenvoeging kunnen opleveren in vergelijking met andere oplossingen? Hoe staat het met de verkoop van de huidige gebouwen?

Ce projet se concrétisera-t-il? Selon quel calendrier? Quel serait le coût de ce déménagement? Combien d'économies ce regroupement pourrait-il générer par rapport aux autres solutions? Qu'en est-il de la vente des bâtiments actuels?

02.03 Ridouane Chahid (PS): In de pers werd bekendgemaakt dat Infrabel en de NMBS mogelijk naar een en hetzelfde gebouw zouden verhuizen. Die oplossing zou betekenen dat Infrabel zijn eerdere plannen opbergt.

02.03 Ridouane Chahid (PS): La presse a révélé qu'Infrabel et la SNCB pourraient déménager dans un seul et même bâtiment. Cette solution impliquerait l'abandon du précédent projet d'Infrabel.

De twee overheidsbedrijven zouden op de site van het voormalige postsorteercentrum worden samengebracht, waar ze het volledige gebouw als kantoorruimte zouden benutten, terwijl het hotelproject zou afspringen.

Le site de l'ancien Tri Postal devrait réunir les deux entreprises publiques, alors que le projet de l'hôtel tomberait à l'eau pour exploiter l'ensemble du bâtiment en tant que bureaux.

Kunnen alle activiteiten van Infrabel op de site van het voormalige postsorteercentrum worden ondergebracht? Kunt u het oorspronkelijke project van de NMBS juridisch wijzigen zonder aan de initiële structuur ervan te raken? Wat zullen de financiële gevolgen zijn wat betreft schadeloosstellingen voor vertragingen, met name voor bedrijven die al werken hebben uitgevoerd?

Le site du Tri Postal pourra-t-il loger l'ensemble des activités d'Infrabel? Pourrez-vous modifier juridiquement le projet initial de la SNCB sans toucher à la structure initiale? Quelles seront les conséquences financières en termes d'indemnités de retard, notamment pour les entreprises qui ont déjà réalisé des travaux?

02.04 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Momenteel huren of bezitten Infrabel en de NMBS gebouwen in de Brusselse Zuidwijk.

02.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Actuellement, Infrabel et la SNCB louent ou sont propriétaires de bâtiments dans le quartier de Bruxelles-Midi.

De twee entiteiten hebben afzonderlijk nagedacht over de mogelijkheid om eigenaar te worden van één gebouw, waarin de administratieve kantoren, vergaderzalen, de nationale controlekamer voor het treinverkeer, het datacenter en de diensten voor het onderhoud van de technische installaties worden samengebracht.

Les deux entités ont engagé une réflexion séparée visant à devenir propriétaires d'un bâtiment unique, regroupant bureaux administratifs, salles de réunion, salle de contrôle national du trafic ferroviaire, data center et services d'entretien des installations techniques.

Gezien de financiële impact heb ik de NMBS en Infrabel echter opdracht gegeven om samen te werken aan een project dat tot doel heeft hun hoofdzetels op één enkele site onder te brengen, namelijk die van het voormalige postsorteercentrum. Die optie van een gemeenschappelijke hoofdzetel geniet de voorkeur en daarrond wordt er nauw samengewerkt om de synergieën te maximaliseren.

Néanmoins, compte tenu de l'impact financier, j'ai mandaté la SNCB et Infrabel pour qu'elles travaillent ensemble à un projet visant à regrouper leurs sièges centraux sur un seul site, l'ancien Tri Postal. Cette option d'un siège commun est privilégiée et fait l'objet d'une collaboration étroite afin de maximiser les synergies.

De behoeften werden nauwkeurig herberekend. Het welzijn op het werk en de goede werking van beide overheidsbedrijven blijven prioritair.

Les besoins ont été recalculés précisément. Le bien-être au travail et le bon fonctionnement des deux entreprises restent des priorités.

Uit een financieel oogpunt streven we ernaar om de operationele kosten te drukken en zo de return on investment te maximaliseren. In de huidige context zou het ondenkbaar zijn dat beide openbare spoorwegmaatschappijen elk afzonderlijk hun hoofdkantoor bouwen. Beide bedrijven moeten autonoom kunnen blijven, maar de bedoeling is dat hun complementariteit versterkt wordt doordat ze in hetzelfde gebouw gehuisvest zullen zijn.

Financièrement, l'objectif est de réduire les coûts opérationnels afin de maximiser le retour sur investissement. Dans le contexte actuel, il serait inconcevable que les deux entreprises publiques ferroviaires construisent chacune leur siège social de leur côté. Chacune doit pouvoir conserver son autonomie mais le partage d'un même bâtiment doit renforcer la complémentarité.

De NMBS heeft al biedingen ontvangen voor de huidige gebouwen (Atrium, Delta-Zennewater, Frankrijk-Bara en een deel van Fonsny 49), maar de verkoop hangt af van de oplevering van het nieuwe hoofdkantoor. Als de beslissing valt om de hoofdkantoren samen te voegen, zal het deel van Fonsny 49 dat te koop wordt aangeboden uiteindelijk nodig zijn.

Concernant les bâtiments actuels (Atrium, Delta-Zennewater, France-Bara et une partie de Fonsny 49), la SNCB a déjà reçu des offres mais la vente dépend de la réalisation du nouveau siège. S'il est décidé de regrouper les sièges, la partie de Fonsny 49 mise en vente sera finalement nécessaire.

Wat het hotelproject betreft, heeft de NMBS nooit het voornemen gekoesterd om dat zelf te bouwen. Dat deel van het gebouw Fonsny 49 zou hoe dan ook door de overheidsbedrijven gebruikt worden.

Concernant le projet d'hôtel, la SNCB n'a jamais eu l'intention de le construire elle-même. De toute façon, cette partie du bâtiment Fonsny 49 serait occupée par les entreprises.

Ik besteed veel aandacht aan de inbedding van de projecten in de wijk, zodat er rekening gehouden wordt met de uitdagingen om die buurten nieuw leven in te blazen en zodat het imago van deze toegangspoort tot Brussel opgepoetst wordt. Momenteel buigt men zich over de juridische aspecten. We staan in contact met politieke actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zodat we rekening kunnen houden met de uitdagingen in verband met de nieuwe dynamiek voor de wijk en de stadsvernieuwing.

Je suis très attentif à l'intégration des projets dans le quartier, de façon à tenir compte des enjeux de redynamisation et à améliorer l'image de cette porte d'entrée de Bruxelles. Les aspects juridiques sont étudiés actuellement. Nous sommes en contact avec des acteurs politiques de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'intégrer les enjeux liés au redéploiement du quartier.

Over de financiële gevolgen wordt nog onderhandeld. Dit project biedt kansen voor de Zuidwijk: door de samenvoeging aan de Fonsnylaan kan een strategische as worden gesaneerd, kunnen de veiligheid en het imago van de wijk worden verbeterd en kan er bovendien een besparing van ongeveer 100 miljoen worden gerealiseerd.

Les conséquences financières font l'objet de négociations. Ce projet constitue une opportunité pour le quartier Midi: le regroupement sur le site Fonsny permettra la réhabilitation d'un axe stratégique, l'amélioration de la sécurité et de l'image du quartier, en plus d'une économie de l'ordre de 100 millions.

De integratie van de maatschappelijke zetels op de site aan de Fonsnylaan krijgt de voorkeur. De beslissing zal afhangen van technische, economische en stedenbouwkundige factoren. De verkoop van de huidige gebouwen en de bijbehorende projecten zijn afhankelijk van de voortgang van het project. Elke gekozen optie moet passen in het kader van de doelstellingen op het stuk van autonomie en complementariteit van de overheidsbedrijven en moet de voorbereiding op de

L'intégration des sièges sociaux sur le site de l'avenue Fonsny est la piste privilégiée. La décision dépendra de facteurs techniques, économiques et urbanistiques. La vente des bâtiments actuels et les projets annexes sont conditionnés par l'avancement du projet. Toute option retenue devra s'inscrire dans les objectifs d'autonomie et de complémentarité des entreprises publiques, et soutenir la préparation à la libéralisation du marché ferroviaire, en garantissant notamment une trajectoire financière favorable.

liberalisering van de spoorwegmarkt ondersteunen, met name door een gunstig financieel traject te garanderen.

02.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Waarom zouden we deze entiteiten niet weer onder één leiding brengen? Het aantal CEO's zou dan met twee derde worden verminderd – de CEO van Infrabel verdient meer dan 30.000 euro per maand – en de coördinatie tussen de diensten zou worden verbeterd, waardoor het risico op ongevallen zou afnemen. U moet Les Engagés influisteren dat ze onze resolutie moeten steunen!

02.06 Ridouane Chahid (PS): Na een periode waarin er weinig contact was tussen de NMBS en Infrabel, begrijp ik de idee om de entiteiten onder eenzelfde dak samen te brengen. Daarbij mag het door het Brussels Gewest opgestelde masterplan niet vergeten worden. Die wijk moet een nieuwe dynamiek krijgen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De affichage van laadpaalprijzen" (56011221C)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Wie zijn elektrische wagen oplaadt aan een publieke laadpaal, heeft niet altijd een goed idee van de kosten. Sinds 13 april 2024 is de Europese richtlijn over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van kracht, de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR), om de prijstransparantie te verhogen. Ook moet elk land een nationaal beleidskader opstellen rond alternatieve brandstoffen, dat moet worden goedgekeurd tegen eind 2026.

Is de uitrol van de AFIR-wetgeving al rond of wat is de timing? Welke Belgische instantie moet daarop controleren? Gebeurt dat al? Is de definitieve goedkeuring er al? Zo nee, wat is de timing?

03.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De AFIR-verordening moet niet worden omgezet in Belgisch recht, een verordening is altijd rechtstreeks toepasbaar. De doelen in de verordening voor de uitrol van laadinfrastructuur betreffen 2025-2035 en vallen onder de bevoegdheid van de gewesten. Het ontwerp van het Belgisch nationaal kader is in december 2024 naar de Commissie gestuurd en die heeft ons begin november 2025 haar evaluatie

02.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Pourquoi ne pas réintégrer ces entités au sein d'un même commandement? Le nombre de CEO serait divisé par trois – or le CEO d'Infrabel gagne plus de 30 000 euros par mois – et la coordination entre services serait améliorée, diminuant les risques d'accident. Soufflez aux Engagés de soutenir notre résolution!

02.06 Ridouane Chahid (PS): Après un temps où la SNCB et Infrabel ne se parlaient pas beaucoup, je comprends l'idée de rassembler les entités. Gardez à l'esprit le *masterplan* fait par la Région de Bruxelles-Capitale. Ce quartier demande à être redynamisé.

L'incident est clos.

03 Question de Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'affichage des prix aux bornes de recharge" (56011221C)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Les personnes qui rechargent leur voiture électrique à une borne publique n'ont pas toujours une idée précise des coûts. Depuis le 13 avril 2024, la directive européenne relative au déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs, l'Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR), est d'application et a pour objectif d'améliorer la transparence des prix. Chaque pays doit également élaborer un cadre stratégique national sur les carburants alternatifs, qui devra être approuvé d'ici la fin 2026.

La mise en œuvre de la législation AFIR est-elle déjà terminée ou quel est le calendrier prévu? Quelle instance belge est chargée de contrôler cette mise en œuvre? Ce contrôle est-il déjà effectif? L'approbation définitive est-elle déjà intervenue? Dans le cas contraire, quel est le calendrier prévu?

03.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le règlement AFIR ne doit pas être transposé en droit belge puisqu'un règlement est toujours directement applicable. Les objectifs fixés dans le règlement pour le déploiement des infrastructures de recharge concernent la période 2025-2035 et relèvent de la compétence des régions. Le projet de cadre national belge a été envoyé en décembre 2024 à la Commission, qui nous a transmis son

bezorgd, die nu wordt geanalyseerd. Een finale versie met de commentaar van de Commissie zou worden bezorgd in het eerste semester van 2026. Voor meer informatie over de prijsaanduiding op laadpalen verwijs ik naar minister Beenders.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (56011362C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Bijna de helft van het personeel van de ICT-dienst van de FOD Mobiliteit bestaat uit consultants, die men zou kunnen beschouwen als schijnzelfstandigen en die soms 1.000 euro per dag verdienen. Het gebruik van consultancy dreigt zelfs nog toe te nemen aangezien u opdracht gegeven hebt om op de personeelsenveloppe te besparen. Dat zou wel eens extra begrotingskosten met zich kunnen meebrengen en doet risico's ontstaan op het vlak van de grotere afhankelijkheid van privébedrijven, de beperktere garanties met betrekking tot het gebruik en de veiligheid van de gegevens, en sociale fraude.*

Hoeveel bedragen sinds 2020 de consultancykosten bij de FOD Mobiliteit? Welk percentage vertegenwoordigen deze kosten in verhouding tot de personeelskosten? Wat zijn de belangrijkste consultancyopdrachten? Welke zijn de belangrijkste bedrijven die hiervoor ingeschakeld worden? Met hoeveel zult u de consultancykosten en de personeelsenveloppe verminderen? Evalueert u de consultancyopdrachten met het oog gericht op het insourcen van bepaalde opdrachten?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De consultancykosten van de FOD Mobiliteit en Vervoer bedroegen ruim 11 miljoen euro in 2020, schommelden licht tot 2024 en komen uit op ongeveer 10,2 miljoen in 2025, d.i. het laagste niveau in de afgelopen vijf jaar.

In dezelfde periode zijn de personeelskosten gestaag gestegen, van ongeveer 68,7 miljoen in 2020 tot bijna 90,9 miljoen in 2025. Het aandeel van de consultancykosten in de personeelskosten is geleidelijk gedaald van 16,7 % in 2020 tot 11,2 % in 2025, wat neerkomt op een stabiele situatie in absolute cijfers en een daling in relatieve termen.

De ICT-dienst van de FOD Mobiliteit telt minder dan

évaluation début novembre 2025. Cette évaluation est en cours d'analyse. Une version finale accompagnée des commentaires de la Commission devrait être transmise au cours du premier semestre 2026. Pour de plus amples informations concernant l'affichage des prix sur les bornes de recharge, je vous renvoie au ministre Beenders.

L'incident est clos.

04 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultance au SPF Mobilité et Transport" (56011362C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Près de la moitié du personnel du Service TIC du SPF Mobilité est constitué de consultants, que l'on pourrait considérer comme de faux indépendants, payés parfois 1 000 euros/jour. Ce recours à la consultance risque de s'intensifier vu votre instruction d'économiser sur l'enveloppe du personnel. Cela risque de générer un surcoût budgétaire, et présente des risques de dépendance accrue vis-à-vis des firmes privées, de moindre garantie quant à l'utilisation et la sécurité des données, ainsi que de fraude sociale.*

Quel est, depuis 2020, le coût de la consultance au SPF Mobilité? Quelle est la proportion de ces coûts en comparaison des frais de personnel? Quelles sont les principales missions de consultance? Quelles sont les principales entreprises sollicitées? De combien allez-vous diminuer les frais de consultance et l'enveloppe du personnel? Évaluez-vous les missions de consultance en vue d'internaliser certaines missions?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Les dépenses de consultance du SPF Mobilité et Transports s'élevaient à un peu plus de 11 millions d'euros en 2020, ont légèrement fluctué jusqu'en 2024 et atteignent environ 10,2 millions en 2025, soit le niveau le plus bas des cinq dernières années.

Sur la même période, les frais de personnel ont augmenté de manière continue, passant d'environ 68,7 millions en 2020 à près de 90,9 millions en 2025. La part des coûts de consultance par rapport aux frais de personnel a diminué progressivement, passant de 16,7 % en 2020 à 11,2 % en 2025, ce qui traduit une stabilité en valeur absolue et une baisse en termes relatifs.

Le service TIC du SPF Mobilité compte moins de 100

100 vaste interne medewerkers, hoofdzakelijk ambtenaren, aangevuld met gedetacheerd personeel. Een vijftiental consultants werkt permanent aan projecten, aangevuld met consultants die nu en dan worden ingezet voor specifieke opdrachten. De bewering dat de helft van het personeel uit consultants bestaat, is dus onjuist.

De belangrijkste consultancyopdrachten hebben betrekking op ICT-projecten, met name de migratie van verouderde computersystemen naar duurzamere, veiligere en conforme oplossingen, waardoor bepaalde kosten, met name licentiekosten, kunnen worden gedrukt.

De consultancybudgetten werden aangewend voor nieuwe belangrijke opdrachten die ondersteund werden via nieuwe toepassingen en die vaak verband hielden met verzoeken vanuit de politiek of met de implementatie van Europese regelgeving, en voor de ontwikkeling van interne competenties op het gebied van technologieën zoals cloud engineering en beveiliging.

Tussen 2020 en 2025 waren de belangrijkste dienstverleners Egov Select vzw (18,52 %), Inetum Belgium nv (18,33 %), Cronos Public Services nv (15,02 %), ProUnity nv (4,29 %) en Sopra Steria Belgium nv (3,48 %).

Het is nog te vroeg om een precieze doelstelling voor de vermindering van de consultancykosten vast te leggen. De inschakeling van consultants hangt af van de uitvoering van de projecten, de geleidelijke inhouse uitvoering van bepaalde opdrachten en de beschikbare budgetten. Telkens wanneer er gebruikgemaakt wordt van consultancy, wordt er een grondige analyse uitgevoerd, teneinde de kosten op termijn terug te schroeven.

Er is in aanvullende middelen voorzien om bepaalde diensten van de FOD Mobiliteit te versterken. Er moeten namelijk zo snel mogelijk belangrijke strategische uitdagingen aangegaan worden om een duurzame mobiliteit te ondersteunen. De FOD heeft zijn interne personeelsbestand in vijf jaar tijd met 25 % uitgebreid om de kritieke middelen inhouse te hebben, door een deel van het consultancybudget om te zetten in personeelsbudget. Consultants blijven een aanvulling voor tijdelijke of gespecialiseerde opdrachten. De FOD zet in op zijn interne expertise om strategische projecten te beheren.

04.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In al onze overheidsdiensten wordt er overheidsgeld verspild aan consultancybureaus. Hoewel de bedragen voor

collaborateurs internes permanents, majoritairement des fonctionnaires, complétés par du personnel détaché. Une quinzaine de consultants travaillent de manière permanente sur des projets, auxquels s'ajoutent ponctuellement des consultants mobilisés pour des missions spécifiques. L'affirmation selon laquelle la moitié du personnel serait composée de consultants est donc incorrecte.

Les principales missions de consultance concernent les projets ICT, en particulier la migration de systèmes informatiques anciens vers des solutions plus durables, plus sécurisées et conformes, permettant de réduire certains coûts, notamment de licences.

Les budgets de consultance ont servi à de nouvelles missions clés soutenues par de nouvelles applications et souvent liées à des demandes politiques ou à la mise en œuvre de la réglementation européenne, et au développement des compétences internes en technologies comme le *cloud engineering* et la sécurité.

Entre 2020 et 2025, les principaux prestataires étaient l'ASBL Egov Select (18,52 %), la S.A. Inetum Belgium (18,33 %), la S.A. Cronos Public Services (15,02 %), la S.A. ProUnity (4,29 %) et la S.A. Sopra Steria Belgium (3,48 %).

Il est trop tôt pour fixer un objectif précis de réduction des frais de consultance. Leur usage dépend de la réalisation des projets, de l'internalisation progressive de certaines missions et des budgets disponibles. Chaque recours à la consultance fait l'objet d'une analyse approfondie pour réduire les coûts à terme.

Des moyens complémentaires ont été prévus pour renforcer certains services du SPF Mobilité. En effet, des enjeux stratégiques majeurs pour soutenir la durabilité de la mobilité doivent être pris dans les meilleurs délais. Le SPF a augmenté ses effectifs internes de 25 % sur cinq ans pour internaliser les ressources critiques, en convertissant une partie du budget consultance en budget de personnel. Les consultants restent un complément pour des missions temporaires ou spécialisées. Le SPF mise sur son expertise interne pour gérer les projets stratégiques.

04.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Le gaspillage d'argent public vers des entreprises de consultance existe dans toutes nos administrations. Bien que les

consultancy lijken af te nemen, blijven ze toch erg hoog en u geeft niet duidelijk aan dat u verandering in wilt brengen. Door consultancy vloeit er veel overheidsgeld naar grote bedrijven. De overheid maakt zich afhankelijk van particuliere bedrijven, met minder garanties voor de burgers wat betreft de veiligheid van hun gegevens en met risico's op sociale fraude door schijnzelfstandigheid. Wij vragen u het beroep op consultancy verder te beperken.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De NMBS-verbinding Charleroi-Centraal - Couvin en de toekomst van het rollend materieel" (56011388C)

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Op de NMBS-verbinding Charleroi-Centraal – Couvin worden uitsluitend dieseltreinstellen van serie 41 ingezet. Die motorstellen, die tijdens de periode 2002-2004 gebouwd werden, zitten al bijna in de helft van hun theoretische levensduur. Infrabel staat in voor het onderhoud van de lijn, maar er blijft bezorgdheid bestaan over de voortzetting van de uitbating ervan omwille van het rollend materieel. Aan het onderhoud van een vloot dieseltreinstellen hangt er voor de NMBS een aanzienlijk prijskaartje.

Welke acties worden er ondernomen om in nieuwe dieseltreinstellen of, in geval van een bimodale oplossing, in één niet-geëlektrificeerde lijn te investeren? Valt er te vrezen dat die essentiële verbinding ter discussie gesteld wordt? Heeft de NMBS een plan om die motorstellen te vervangen? Welke studies zijn er aan de gang omtrent de elektrificatie van die lijn of het gebruik van ander rollend materieel?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De NMBS geeft de voorkeur aan het inzetten van elektrische treinen, die nu al 95 % van het rollend materieel voor het personenvervoer uitmaken en voldoen aan klimaat-, milieu- en operationele doelstellingen. Aangezien een klein deel van het spoornet niet geëlektrificeerd is, blijft het gebruik van dieseltreinen noodzakelijk, met name op de lijn Charleroi-Couvin. De NMBS heeft 94 dieseltreinstellen van de serie MW41 in dienst. Deze werden in 2000 in gebruik genomen en voldoen aan de Europese normen. Het behoud ervan past in het kader van een verantwoord beheer van het materieel.

Het dieselpark zal vanaf 2032 geleidelijk buiten dienst gesteld worden en niet worden vervangen. De

montants de consultance semblent diminuer, ils restent quand même très élevés et vous n'affirmez pas clairement vouloir les diminuer. La consultance constitue un important transfert d'argent public vers des grandes entreprises. L'administration se rend dépendante de firmes privées, avec une moindre garantie pour les citoyens quant à la sécurité de leurs données et des risques de fraude sociale liés à la fausse indépendance. Nous vous demandons de limiter davantage cette consultance.

L'incident est clos.

05 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison SNCB Charleroi-Central - Couvin et l'avenir du matériel roulant" (56011388C)

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La liaison ferroviaire reliant Charleroi-Central à Couvin est exclusivement exploitée avec des autorails thermiques de la série 41. Construits entre 2002 et 2004, ces derniers approchent déjà de la moitié de leur durée de vie théorique. Infrabel assure l'entretien de la ligne, mais des inquiétudes persistent sur la pérennité de cette desserte en raison du matériel roulant. Le maintien d'un parc d'autorails thermiques représente un coût important pour la SNCB.

Quelles actions sont-elles menées afin d'investir dans de nouveaux autorails thermiques, ou dans des solutions bi-modes, pour une seule ligne non électrifiée? Faut-il craindre une remise en question de cette liaison essentielle? La SNCB a-t-elle d'un plan de remplacement pour ces autorails? Des études sont-elles en cours concernant l'électrification de cette ligne ou l'utilisation de matériels alternatifs?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La SNCB privilégie l'utilisation de trains électriques, qui représente déjà 95 % du matériel roulant du transport de voyageurs et répond à des objectifs climatiques, environnementaux et opérationnels. Une partie limitée du réseau n'étant pas électrifiée, le recours à des trains diesel reste nécessaire, notamment sur la ligne Charleroi-Couvin. La SNCB exploite 94 autorails diesel de la série AR41. Mis en service en 2000, ils répondent aux normes européennes. Leur maintien s'inscrit dans une gestion responsable du matériel.

Le parc diesel sera progressivement retiré du service à partir de 2032 et ne sera pas remplacé. La

NMBS is van plan om elektrische treinen op batterijen in te zetten. De bestelling van MR30-treinstellen zal een duurzame transitie op de niet-geëlektrificeerde lijnen mogelijk maken. Deze ontwikkeling garandeert de continuïteit van de exploitatie. Infrabel plant infrastructuurwerken om de toekomstige bimodale treinen te kunnen laten rijden. De NMBS en Infrabel hebben voorgesteld om een deel van de middelen die vrijkomen in het kader van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (RRF) te gebruiken voor de financiering van batterijtreinen. Dit voorstel wordt momenteel geanalyseerd. De werkzaamheden zullen in 2026 van start gaan met een bevestigd budget van 9,5 miljoen euro.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het is een goede zaak dat er treinen zullen blijven rijden op deze lijn.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de verdubbeling van de vliegtaks" (56011470C)

06.01 Britt Huybrechts (VB): *Ryanair schrapt 1 miljoen stoelen vanuit Zaventem en Charleroi omwille van de verdubbeling van de federale vliegtaks.*

Welke economische impactstudie werd uitgevoerd vóór de beslissing over de federale vliegtaks? Hoeveel verlies aan trafiek, jobs en investeringen werd ingecalculeerd? Hoe reageert u op het feit dat verschillende EU-landen hun luchtvaartbelastingen verlagen of afschaffen, terwijl België ze verhoogt? Acht u het risico reëel dat andere maatschappijen ook hun capaciteit zullen afbouwen of vertrekken? Hoe voorkomt u dat onze luchtvaartsector structurele schade oploopt?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De redenering van Ryanair is deels onjuist. Deze extra belasting, eigenlijk een milieubelasting, biedt middelen voor andere sectoren, bijvoorbeeld voor schoner vervoer, zoals de trein, en om reizigers ertoe aan te zetten voor een duurzamer alternatief te kiezen.

Deze belasting van 10 euro heeft geen grote invloed op ons concurrentievermogen. De tarieven in Duitsland en Frankrijk liggen bijvoorbeeld aanzienlijk hoger. België blijft een aantrekkelijke locatie voor luchtvaartactiviteiten. De regering is zich bewust van

SNCB prévoit de recourir à des trains électriques fonctionnant sur batterie. La commande d'automotrices MR30 permettra d'assurer une transition durable sur les lignes non électrifiées. Cette évolution garantit la continuité de l'exploitation. Infrabel prévoit des travaux d'infrastructure pour accueillir les futurs trains bimode. La SNCB et Infrabel ont proposé d'affecter une partie des moyens dégagés dans le cadre du *Recovery and Resilience Facility* (RRF) au financement des trains à batterie. Cette proposition est en cours d'analyse. Les travaux seront entamés en 2026 avec un budget confirmé de 9,5 millions d'euros.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La pérennisation de cette ligne est une bonne chose.

L'incident est clos.

06 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence du doublement de la taxe aérienne" (56011470C)

06.01 Britt Huybrechts (VB): *Ryanair supprime 1 million de sièges au départ de Zaventem et Charleroi en raison du doublement de la taxe fédérale sur les billets d'avion.*

Quelle étude d'incidence économique a été réalisée avant la décision relative à la taxe fédérale sur les billets d'avion? De quelles pertes de trafic, d'emplois et d'investissements a-t-on tenu compte? Comment réagissez-vous au fait que plusieurs pays de l'UE réduisent ou suppriment leurs taxes aériennes, alors que la Belgique les augmente? Considérez-vous que le risque que d'autres compagnies réduisent également leur capacité ou quittent la Belgique est réel? Comment éviterez-vous que notre secteur aérien subisse des dommages structurels?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le raisonnement de Ryanair est en partie erroné. Cette taxe supplémentaire, qui est en fait une taxe environnementale, fournit des ressources à d'autres secteurs, par exemple à des modes de transport plus propres, comme le train, et a pour objectif d'inciter les voyageurs à opter pour une alternative plus durable.

Cette taxe de 10 euros n'a pas d'impact significatif sur notre compétitivité. Les tarifs en Allemagne et en France, par exemple, sont nettement plus élevés. La Belgique reste un lieu attractif pour les activités aériennes. Le gouvernement est conscient des défis

de uitdagingen naar aanleiding van deze dreigementen, met name op het vlak van werkgelegenheid. Geen andere luchtvaartmaatschappijen actief in Zaventem of Charleroi hebben aangegeven te overwegen hun activiteiten geheel of gedeeltelijk te verplaatsen omwille van deze belasting.

que posent ces menaces, notamment en matière d'emploi. Aucune autre compagnie aérienne opérant à Zaventem ou à Charleroi n'a indiqué envisager de délocaliser tout ou partie de ses activités en raison de cette taxe.

06.03 Britt Huybrechts (VB): Volgens de begrotingstabellen worden die middelen gebruikt voor de begroting zelf, niet voor schonere alternatieven. Ze dienen om de staatskas een beetje te spijsen, zonder noemenswaardig klimaateffect. Dit is een platte belasting die niet zal leiden tot een gedragsverandering bij de reizigers, want er is geen alternatief. De belasting is een federale aanval op een van de belangrijkste economische motoren in Vlaanderen. Duizenden jobs staan op het spel. Als Vlaams-nationalist zal ik daartegen blijven strijden.

06.03 Britt Huybrechts (VB): Selon les tableaux budgétaires, ces moyens sont utilisés pour le budget lui-même, et non pour promouvoir des alternatives plus écologiques. Elles servent à alimenter quelque peu les caisses de l'État, sans effet notable sur le climat. Il s'agit d'un impôt pur et simple qui n'entraînera pas de changement de comportement chez les voyageurs, car il n'existe aucune alternative. Cette taxe est une attaque fédérale contre l'un des principaux moteurs économiques de la Flandre. Des milliers d'emplois sont en jeu. En tant que nationaliste flamande, je continuerai à lutter contre cette mesure.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitnodiging door de CEO van Infrabel van de top 200 van het management voor een Lady Gagaconcert" (56011500C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De omvang van het Infrabel-management" (56012186C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teambuilding bij Infrabel" (56012199C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Infrabel en Lady Gaga" (56012316C)

07 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'invitation du CEO d'Infrabel au top 200 du management au concert de Lady Gaga" (56011500C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le grand nombre de cadres dirigeants chez Infrabel" (56012186C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le team building chez Infrabel" (56012199C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Infrabel et Lady Gaga" (56012316C)

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De CEO en de top 200 van het management van Infrabel hebben een concert van Lady Gaga bijgewoond; tickets kostten tussen 335 en 685 euro. Tegelijk zijn er plannen om stations te sluiten, is er een gebrek aan middelen, zijn de arbeidsomstandigheden zwaar en is de dienstverlening verslechterd. Voor een evenement dat werd voorgesteld als een teambuilding werden er tienduizenden euro's uitgetrokken.

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Le CEO et le top 200 du management d'Infrabel ont assisté à un concert de Lady Gaga dont chaque place coûtait entre 335 et 685 euros, alors qu'on envisage de fermer des gares, que les moyens manquent, que les conditions de travail sont difficiles et que le service est dégradé. Des dizaines de milliers d'euros ont été débloqués pour un événement présenté comme du *team building*.

U hebt het management van Infrabel aangeschreven met het verzoek om toekomstige initiatieven lokaal, duurzaam en in overeenstemming met de opdracht van openbare dienst te houden. Wat was het

Vous avez écrit au management d'Infrabel pour que les initiatives futures soient locales, durables et cohérentes avec la mission de service public. Que vous a répondu Infrabel? Le budget provenait de

antwoord van Infrabel? Het budget kwam uit de enveloppe voor bedrijfscultuur. Hoeveel geld werd er aan dit concert uitgegeven?

07.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Infrabel nodigde 200 managers uit om naar het concert van Lady Gaga te gaan.

Hoe kan een bedrijf nu efficiënt werken met 200 managers? Elke euro in het openbaar vervoer moet zo efficiënt mogelijk worden ingezet om stipte, betrouwbare en comfortabele treinen te garanderen.

U hebt een brief gestuurd naar het management. Is die effectief gericht aan 200 mensen en wat stond daarin? Bent u het ermee eens dat er nog veel efficiëntiewinst mogelijk is bij Infrabel? Bestaan er vergelijkingen met andere Europese landen? Zijn er plannen om de organisatiestructuur te hervormen en daarover in gesprek te gaan?

07.03 Frank Troosters (VB): Ook ik vond het opmerkelijk dat we in de commissie Mobiliteit vragen moeten stellen over Lady Gaga. Het hoge aantal managers verbaast me niet, dat is typisch voor overheidsbedrijven en bij de NMBS is het volgens mij nog erger.

Wat was de totale kostprijs van deze activiteit voor Infrabel? Hoeveel managers namen precies deel en was de CEO aanwezig? Wat is de concrete link tussen een concertbezoek en de publieke opdracht van Infrabel? Welke productiviteitswinst wordt hiermee nagestreefd? Zal dit initiatief daadwerkelijk bijdragen aan een betere operationele werking van het spoor? Welke reactie kreeg u van Infrabel?

07.04 Dimitri Legasse (PS): De kaderleden van Infrabel hebben een concert van Lady Gaga bijgewoond. Ik betwijfel of dat de teamgeest versterkt. Infrabel verwijst naar andere samenwerkingen, met het Cirque du Soleil of de Memorial Van Damme.

Welke regels denkt u op te leggen met betrekking tot geschenken en uitnodigingen? Hoe wilt u herhaling voorkomen en ervoor zorgen dat er enerzijds geen dure cadeaus meer uitgedeeld worden terwijl anderzijds de reizigers het met een ondermaatse dienstverlening moeten stellen? Hoe zal dit concreet vorm krijgen voor Infrabel en de NMBS?

07.05 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik had nooit gedacht in deze commissie ooit een vraag

l'enveloppe dédiée à la culture d'entreprise. Quel est le montant dépensé pour ce concert?

07.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Infrabel a invité 200 managers au concert de Lady Gaga.

Comment une entreprise peut-elle fonctionner efficacement avec 200 managers? Chaque euro investi dans les transports en commun doit l'être le plus efficacement possible pour garantir que les trains soient à l'heure, confortables et que le service soit fiable.

Vous avez envoyé un courrier à la direction. Était-il effectivement adressé à (ces) 200 personnes et quel en était le contenu? Estimez-vous également qu'Infrabel pourrait encore beaucoup gagner en efficacité? Existe-t-il des comparatifs avec d'autres pays européens? Projette-t-on de réformer l'organisation d'Infrabel et d'en discuter?

07.03 Frank Troosters (VB): Il m'a également semblé étonnant que nous soyons amenés à poser des questions sur Lady Gaga au sein de la commission de la Mobilité. Le nombre élevé de managers ne me surprend pas, c'est typique des entreprises publiques et, selon moi, la situation est encore pire à la SNCB.

Quel a été le coût total de cette activité pour Infrabel? Combien de cadres y ont participé et le CEO était-il présent? Quel est le lien concret entre la participation à un concert et la mission publique d'Infrabel? Quel gain de productivité vise-t-on à obtenir de cette manière? Cette initiative contribuera-t-elle réellement à améliorer le fonctionnement opérationnel du rail? Quelle réponse le ministre a-t-il reçue d'Infrabel?

07.04 Dimitri Legasse (PS): Les cadres d'Infrabel ont assisté à un concert de Lady Gaga. Je doute que cela renforce l'esprit d'équipe. Infrabel évoque d'autres collaborations, avec le Cirque du Soleil ou le Mémorial Van Damme.

Que comptez-vous imposer comme règles en matière de cadeaux et d'invitations? Comment éviter les cadeaux coûteux alors que les navetteurs sont maltraités? Comment cela se matérialisera-t-il pour Infrabel et la SNCB?

07.05 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je n'aurais jamais cru que je serais amené un jour à

te moeten beantwoorden over Lady Gaga.

devoir répondre en commission à une question concernant Lady Gaga.

(Frans) Ik wijs u op mijn antwoord op een schriftelijke vraag over dit onderwerp.

(En français) Je vous rappelle ma réponse à une question écrite sur ce sujet.

Volgens Infrabel paste het concert van Lady Gaga in een reeks soortgelijke events die de voorgaande jaren georganiseerd werden, wat een managementvisie bevestigt die voor een overheidsbedrijf vragen oproept. Ik heb daarom een brief geschreven aan de gedelegeerd bestuurder van Infrabel, waarin ik hem herinner aan mijn bedenkingen, die ik eerder al publiekelijk had geuit, en hem wijs op mijn verwachtingen voor de toekomst.

Selon Infrabel, le concert de Lady Gaga s'inscrivait dans une série d'événements similaires ces dernières années, confirmant une conception du management qui, pour une entreprise publique, interpelle. J'ai donc écrit à l'administrateur délégué d'Infrabel en lui rappelant mes réserves, déjà exprimées publiquement, et mes attentes pour l'avenir.

(Nederlands) Teambuilding kan nuttig zijn voor samenwerking en motivatie, maar in de huidige budgettaire context roept deze keuze terechte vragen op over het gebruik van middelen. Als overheidsbedrijf moet Infrabel een voorbeeld zijn in sober en verantwoord financieel beheer. Toekomstige initiatieven moeten passen binnen een logica van zuinigheid, lokale verankering, openbare dienstverlening en duurzaamheid.

(En néerlandais) Le *team building* peut s'avérer utile pour favoriser un climat de collaboration entre les membres du personnel ainsi que leur motivation mais, dans le contexte budgétaire actuel, ce choix soulève des questions pertinentes concernant l'emploi des moyens. En tant qu'entreprise publique, Infrabel a un rôle d'exemple à jouer en matière de gestion financière sobre et responsable. Ses futures initiatives devront s'inscrire dans une logique de parcimonie, d'ancrage local, de service public à la clientèle et de durabilité.

(Frans) Het performantiecontract van Infrabel bevat geen bepalingen met betrekking tot interne evenementen. Ik wacht tot de raad van bestuur zich over deze kwestie buigt.

(En français) Le contrat de performance d'Infrabel ne prévoit pas de dispositions encadrant les événements internes. J'attends que son conseil d'administration se saisisse de la question.

Uit de openbare gegevens op de opendatawebsite van Infrabel blijkt dat het aantal managers schommelt rond 145 personen. In december 2025 bedroeg dat aantal 146, voor een bedrijf met 9600 vte's. Ik ben bereid om met Infrabel in gesprek te gaan over zijn managementstructuur, de efficiëntie ervan en de mate waarin die structuur geschikt is voor de opdrachten van het bedrijf.

Les données publiques du site Open Data d'Infrabel montrent que le nombre de managers oscille autour de 145 personnes. En décembre 2025, ce chiffre s'élevait à 146, pour une entreprise de 9 600 ETP. Je suis disposé à débattre avec l'entreprise de sa structure managériale, de son efficacité et de son adéquation à ses missions.

Ik heb daarom een signaal gestuurd naar de gedelegeerd bestuurder van Infrabel. Ik vind dat het bedrijf niet de juiste keuzes heeft gemaakt en verwacht strengere regels voor goed bestuur, evenredigheid en respect voor het belastinggeld. Ik heb vernomen dat de gemiddelde kosten 350 euro per persoon bedroegen. Ik denk dat ik in mijn eerste uitspraken hierover, in mijn antwoord vandaag en in mijn brief telkens duidelijk ben geweest.

J'ai donc envoyé un signal à l'administrateur délégué d'Infrabel. Je conteste l'opportunité des choix et j'attends des règles plus strictes de bonne gouvernance, de proportionnalité et de respect des deniers publics. On m'a rapporté un coût moyen de 350 euros/personne. J'estime avoir été clair dans mon expression initiale, aujourd'hui et dans mon courrier.

07.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De uitnodiging voor het concert van Lady Gaga was bestemd voor de top 200 van het management, met vipplaatsen. Voor de top van het bedrijf worden er tienduizenden euro's uitgegeven, maar wat blijft er nog over voor

07.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Cette invitation au concert de Lady Gaga concernait le top 200 du management, en places VIP. Avec ces dizaines de milliers d'euros pour la très haute hiérarchie, que reste-t-il pour les milliers de travailleurs qui, dans des

de duizenden werknemers die soms in moeilijke omstandigheden een kwaliteitsvolle dienstverlening verzekeren? Terwijl de openbare spoorwegmaatschappij door een gebrek aan middelen ontspoord, worden de CEO's vooral in beslag genomen door hun voordelen. Dat is geen bedrijfscultuur, maar een cultuur van losgezongenheid.

07.07 Oskar Seuntjens (Vooruit): Het gaat mij niet om het principe van een teambuilding, maar om de proporties. Als het inderdaad om 350 euro per persoon ging voor 200 aanwezigen, dan spreken we over 70.000 euro. Dat is moeilijk uit te leggen aan de treinreizigers. Ik ben tevreden dat u zegt hier geen voorstander van te zijn en dat u Infrabel hebt aangesproken. Er is vandaag al een vertrouwensbreuk bij veel reizigers door problemen met stiptheid en dienstverlening en dit soort uitgaven helpt absoluut niet om dat vertrouwen te herstellen.

07.08 Frank Troosters (VB): Ik blijf met te veel onduidelijkheid zitten over de werkelijke kosten en het aantal deelnemers. Als het om ongeveer 70.000 euro gaat, is dat voor een overheidsbedrijf onaanvaardbaar. Burgers krijgen hogere taksen en prijzen te slikken en verwachten dat hun belastinggeld verantwoord wordt beheerd. De reactie van Infrabel, dat het slechts om teambuilding ging en dat men vroeger ook al naar Cirque du Soleil ging, toont volgens mij dat men de kern van het probleem niet begrijpt. Ik verwacht dat u bijstuurt en ervoor zorgt dat toekomstige activiteiten sober blijven en een duidelijke link hebben met de publieke opdracht.

07.09 Dimitri Legasse (PS): U hebt een brief gestuurd. We zouden graag weten wat men daarop geantwoord heeft. Zijn de leidinggevenden zich bewust van de fout, of schermen ze met drogredenen?

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Tielen" (56011517C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Paralympiër Francis Rombouts streed jarenlang een juridische strijd voor de toegankelijkheid van het station van Tielen. Begin dit jaar verplichtte een hof van beroep de NMBS om het station toegankelijk te maken voor mensen in een rolstoel, maar blijkbaar geldt die

conditions parfois pénibles, assurent un service de qualité? Pendant que le rail public déraile faute de moyens, les CEO se préoccupent de leurs avantages. Ce n'est pas de la culture d'entreprise, mais de la culture de décalage.

07.07 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ce n'est pas le principe du *team building* qui me heurte, mais les proportions de l'initiative. S'il s'agissait effectivement de 350 euros par personne pour 200 participants, cela représente 70 000 euros. C'est difficile à justifier par rapport aux voyageurs. Je suis satisfait que vous vous disiez opposé à cette initiative et que vous ayez interpellé Infrabel. De nombreux voyageurs ont déjà perdu confiance en raison de problèmes de ponctualité et de service, et de telles dépenses ne contribueront absolument pas à rétablir cette confiance.

07.08 Frank Troosters (VB): Le coût réel de l'opération et le nombre de participants demeurent trop flous, à mon estime. S'il s'agit d'environ 70 000 euros, c'est inacceptable pour une entreprise publique. Les citoyens, qui doivent avaler des hausses des taxes et des prix, s'attendent à ce que leurs impôts soient gérés de manière responsable. La réaction d'Infrabel, qui affirme qu'il s'agissait d'une simple activité de *team building* et que l'on allait déjà voir le Cirque du Soleil auparavant, montre selon moi qu'on ne comprend pas le cœur du problème. J'attends de vous que vous preniez des mesures correctives et que vous veilliez à ce que les activités futures demeurent sobres et présentent un lien évident avec la mission publique.

07.09 Dimitri Legasse (PS): Vous avez envoyé un courrier. Nous serions intéressés par la réponse reçue. Les dirigeants prennent-ils la mesure de cette erreur, ou vous répondent-ils par des arguments fallacieux?

L'incident est clos.

08 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Tielen" (56011517C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): L'athlète paralympique Francis Rombouts a mené pendant des années une bataille juridique en faveur de l'accessibilité de la gare de Tielen. Au début de cette année, une cour d'appel a imposé à la SNCB de rendre cette gare accessible aux personnes en

toegankelijkheid niet voor iedereen. Een seniorenvereniging kreeg te horen dat hun ene lid in een rolstoel in Herentals de trein moest nemen omdat er in Tielen geen assistentie beschikbaar was. In Herentals zei het personeel dat assistentie in Tielen wel kan.

Is Tielen nu wel of niet toegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit? Hoe verklaart u de tegenstrijdige informatie die de NMBS verspreidt? Hoe wilt u dit verhelpen?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Toegankelijkheid is een prioriteit van mijn mobiliteitsbeleid. Daarom por ik de NMBS en Infrabel aan om hun ambities op dat vlak te verhogen. Tegelijk werk ik aan een langetermijnvisie. De uitkomst van juridische geschillen wordt uiteraard meegenomen. Het hof van beroep heeft alleen een vonnis gevelde over de toegankelijkheid voor de heer Francis Rombouts, maar de hulpmiddelen die zijn geïnstalleerd, zijn ook beschikbaar voor alle reizigers die de assistentie minimum 24 uur op voorhand aanvragen.

Omdat het station van Tielen geen hoge perrons heeft, wordt het niet beschouwd als een autonoom toegankelijk station, maar het heeft wel hellingen en blindengeleidelijnen. De perronhoogte wijzigen is een zaak van Infrabel.

De tegenstrijdige informatie kwam voort uit een menselijke fout.

Tielen werd pas toegevoegd aan de lijst van stations waar assistentie wordt aangeboden en dat wist de betrokken medewerker niet, maar hij bleek de enige. Ik dring aan op transparante informatie van de NMBS en Infrabel voor het doelpubliek. De regels werden herhaald voor het betrokken personeel.

08.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Ik ben blij dat dit ook voor u een prioriteit is. Uiteraard kan een menselijke fout altijd voorkomen, maar mag ik vragen dat de NMBS zich bij de betrokken seniorenvereniging excuseert?

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**
- **Dorien Cuylaerts** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling**) over "De nieuwe NMBS-

fautueil roulant, mais il semble que cette accessibilité ne soit pas valable pour tous. Une association de seniors a été informée que son seul membre en fauteuil roulant devait prendre le train à Herentals, aucune assistance n'étant disponible à Tielen. À Herentals, le personnel a déclaré qu'une assistance était pourtant possible à Tielen.

La gare de Tielen est-elle accessible ou non aux personnes à mobilité réduite? Comment expliquez-vous les informations contradictoires diffusées par la SNCB? Comment comptez-vous remédier à cette situation?

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): L'accessibilité constitue une priorité de ma politique de mobilité. C'est pourquoi j'encourage la SNCB et Infrabel à revoir leurs ambitions à la hausse dans ce domaine. Parallèlement, je travaille à une vision à long terme. L'issue des conflits juridiques sera bien sûr prise en compte. La cour d'appel a rendu un jugement sur l'accessibilité dans le dossier de M. Francis Rombouts, mais les équipements installés sont également disponibles pour tous les voyageurs qui demandent une assistance au moins 24 heures à l'avance.

Comme la gare de Tielen ne dispose pas de quais hauts, elle n'est pas considérée comme une gare accessible en autonomie, mais elle est équipée de rampes et de lignes podotactiles. La modification de la hauteur des quais relève de la compétence d'Infrabel.

Les informations contradictoires résultaient d'une erreur humaine.

La gare de Tielen n'a été ajoutée que récemment à la liste des gares où une assistance est proposée et le collaborateur concerné l'ignorait. Il semble toutefois qu'il ait été le seul à ne pas avoir connaissance de cette modification. J'insiste pour que la SNCB et Infrabel fournissent des informations transparentes au public cible. Les règles ont été rappelées au personnel concerné.

08.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Je me réjouis que cela fasse également partie de vos priorités. Il est évident qu'une erreur humaine est toujours possible mais puis-je demander que la SNCB présente ses excuses à l'association de seniors concernée?

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**
- **Dorien Cuylaerts** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable**) sur "Le nouvel horaire

dienstregeling" (56011518C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van het treinaanbod" (56011904C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (56012312C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Volgens de NMBS werd het treinaanbod vanaf 14 december opnieuw uitgebreid. Dit betekent een groei van het treinaanbod van 5 % tegen 2026 en van 10 % tegen 2032. Dit is goed nieuws voor avond- en weekendreizigers. Echter, pendelaars in de Kempen hebben het gevoel dat zij in de nieuwe dienstregeling wat achterblijven.

Wat vindt u van de uitbreidingen in het licht van het openbaar dienstcontract? Voldoet de NMBS hiermee aan de afgesproken groeipaddoelstellingen? Op welke reizigers mikt de NMBS met deze uitbreidingen? Komen ze ook ten goede van de dagelijkse pendelaar? Hoe zal de NMBS opvolgen of de uitbreidingen werken? Houdt men metingen op de late treinen? Wat gebeurt er met de resultaten? Zal er een evaluatie plaatsvinden?

Hield men bij de opmaak van de nieuwe dienstregeling rekening met de noden van reizigers uit de Noorderkempen? Waarom staan de Noorderkempen niet in de lijst van verbeteringen?

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De nieuwe dienstregeling van de NMBS benadeelt de reizigers op de lijn Athus-Meuse: aangezien de aansluiting geschrapt werd, moeten ze nu 61 minuten wachten in Libramont voordat ze hun reis naar of van Namen kunnen voortzetten. Deze verlenging van de reistijd zal veel treinreizigers ontmoedigen, zal contraproductief zijn op het vlak van duurzame mobiliteit en zou de toekomst van de lijn in gevaar kunnen brengen. Er werd een petitie opgestart, waarvoor er al meer dan 2.500 handtekeningen verzameld werden. De voorgestelde alternatieven – vervangbussen – zijn geen oplossing, omdat de reistijd daarmee bijna even lang is als de treinreis met het uur wachttijd in Libramont.

Zult u samen met Infrabel en de NMBS bekijken hoe de vertrektijden van bepaalde treinen enkele minuten kunnen worden verschoven, zodat de aansluiting verzekerd wordt? Heeft de regering de NMBS gevraagd om de maatschappelijke,

de la SNCB" (56011518C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement de l'offre ferroviaire" (56011904C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille horaire de la SNCB en province de Luxembourg" (56012312C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Selon la SNCB, l'offre de trains a une nouvelle fois été élargie depuis le 14 décembre. Cela correspond à une augmentation de l'offre ferroviaire de 5 % en 2026 et de 10 % d'ici 2032. C'est une bonne nouvelle pour les usagers du rail qui circulent en soirée et le weekend. Toutefois, ces nouveaux horaires laissent aux navetteurs de Campine le sentiment d'être quelque peu laissés pour compte.

Que pensez-vous des élargissements compte tenu du contrat de gestion? La SNCB répond-elle ainsi aux objectifs fixés dans sa trajectoire de croissance? Quels voyageurs la SNCB vise-t-elle par ces élargissements? Ceux-ci sont-ils aussi profitables aux navetteurs quotidiens? Comment la SNCB compte-t-elle vérifier si ces élargissements sont efficaces? Une mesure des trains en retard est-elle effectuée et quelle suites y réserve-t-on? Sera-t-il procédé à une évaluation?

Lors de la confection des nouveaux horaires, a-t-on tenu compte des besoins des voyageurs du Nord de la Campine? Pourquoi cette dernière région ne figure-t-elle pas sur la liste des points à améliorer?

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La nouvelle grille horaire de la SNCB pénalise les navetteurs de la ligne Athus-Meuse, qui patientent 61 minutes à Libramont avant de poursuivre leur trajet vers et venant de Namur vu que la correspondance est supprimée. Cet allongement du trajet découragera beaucoup d'usagers, aura des effets contre-productifs en matière de mobilité durable et pourrait mettre en danger l'avenir de la ligne. Une pétition a déjà récolté plus de 2 500 signatures. Les alternatives proposées – des bus de remplacement – n'en sont pas, car le temps de parcours est presque aussi long.

Analyserez-vous, avec Infrabel et la SNCB, comment décaler de quelques minutes certains trains pour assurer la correspondance? Le gouvernement a-t-il demandé à la SNCB d'évaluer l'impact sociétal, environnemental et économique

ecologische en economische impact van een dergelijke wachttijd te evalueren? Heeft de ontmoeting met Waals minister Desquesnes plaatsgevonden? Hoe wilt u ecologische transitie en aantrekkelijkheid van het spoor verzoenen met ontmoedigende dienstregelingen?

09.03 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De NMBS heeft op 8 oktober al toelichting gegeven bij de uitbreiding van de dienstregeling. Voor meer details verwijst ik naar de documentatie die de NMBS toen aan de commissie bezorgde.

(*Frans*) Het proces voor het analyseren en selecteren van de offertes voor het vervoersplan 2023-2026 werd in het voorjaar van 2023 uit de doeken gedaan tijdens roadshows. In het tweede deel van die presentaties komt de NMBS terug op de evolutie van de mobiliteit en telewerk, de terugkeer van de treinreizigers na de pandemie, de input om aan de regionale behoeften en verwachtingen tegemoet te komen en het proces dat heeft geleid tot de 27 meest relevante projecten.

(*Nederlands*) De recente uitbreidingen gericht op het vrijetijdsaanbod betreffen extra late treinen op vrijdag en zaterdag, en extra IC-treinen in het weekend. Ook werd het voorstedelijke S-aanbod rond Brussel, Antwerpen, Gent en Charleroi versterkt met hogere frequenties en bijkomende spitstreinen. Deze uitbreidingen zijn gericht op zowel vrijetijdsverplaatsingen als op de dagelijkse reis naar werk en school. Hiermee groeit het aanbod in 2026 met 2 %.

(*Frans*) De NMBS legt de studies tot verbetering van zijn vervoersplan voor aan Infrabel. Infrabel informeert de NMBS over de geplande werken voor de komende drie jaar. Via een gezamenlijke planning worden de uitvoeringsperiodes vastgelegd en wordt ervoor gezorgd dat er geen werken samenvallen. Die coördinatie gebeurt binnen het kader van de Europese regelgeving. Indien mogelijk worden werkzaamheden 's nachts, in het weekend of tijdens feestdagen ingepland. De geselecteerde projecten zijn steeds verenigbaar met de capaciteit van het net. Het volledige spoornet wordt door Infrabel onderhouden.

Infrabel is al bijna twintig jaar de as Brussel-Namen-Luxemburg aan het moderniseren. Die plannen berusten op de volledige heraanleg van de spoorlijnen. Op de grote secties rijdt het verkeer over slechts één spoor, terwijl het tweede spoor volledig afgebroken en opnieuw aangelegd wordt. Door de

d'un tel temps d'attente? La rencontre avec le ministre wallon Desquesnes a-t-elle eu lieu? Comment conciliez-vous transition écologique et attractivité du rail avec des horaires dissuasifs?

09.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Le 8 octobre, la SNCB a déjà fourni des explications quant à l'élargissement de son offre de trains. Pour des informations plus détaillées, je vous renvoie à la documentation que la SNCB a fournie à notre commission à cette occasion.

(*En français*) Le processus d'étude et de sélection des offres du plan de transport 2023-2026 a été expliqué au travers de *road shows* au printemps 2023. Dans la seconde partie de ces présentations, la SNCB revient sur l'évolution de la mobilité et du télétravail, le retour des voyageurs après la pandémie, les inputs pour répondre aux besoins et aux attentes régionales et le processus qui a conduit aux vingt-sept projets les plus pertinents.

(*En néerlandais*) Les récents élargissements de l'offre axée sur les loisirs concernent des trains supplémentaires tard le vendredi et le samedi, ainsi que des trains IC supplémentaires le week-end. L'offre S suburbaine autour de Bruxelles, Anvers, Gand et Charleroi a également été renforcée grâce à une fréquence plus élevée et à la mise en service de trains d'heure de pointe supplémentaires. Ces élargissements visent tant les déplacements pour les loisirs que les déplacements quotidiens vers le lieu de travail ou l'école. Cela correspond à une augmentation de l'offre de 2 % en 2026.

(*En français*) La SNCB soumet à Infrabel les études d'amélioration. Cette dernière l'informe des chantiers prévus pour les trois ans à venir. Une planification conjointe permet de définir des périodes d'exécution et d'éviter la concomitance des chantiers. Cette coordination est encadrée par la réglementation européenne. Quand c'est possible, des interventions sont programmées de nuit, le week-end ou durant les fêtes. Les projets retenus sont toujours compatibles avec la capacité du réseau. L'ensemble du réseau est entretenu par Infrabel.

Infrabel modernise, depuis près de vingt ans, l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. Ce projet s'appuie sur la reconstruction intégrale des lignes ferroviaires. Pour les grandes sections, le trafic ne circule que sur une voie, la deuxième voie étant complètement détruite et reconstruite. Cette organisation a permis

werken op die manier te organiseren kon men op die lijn een treindienst blijven aanbieden, weliswaar met snelheidsbeperkingen.

Sinds medio december 2025 is de renovatie van de sporen tussen Ciney en Haversin en tussen Grupont en Hatrival afgerond. Infrabel start nu met de vernieuwing van de infrastructuur tussen Haversin en Marloie, en tussen Rochefort, Jemelle en Grupont. Dat zal tot 2029 duren. In de zones waar de werken afgerond zijn, rijden de treinen opnieuw op twee sporen, maar in de nieuwe werfzones slechts op één spoor. De dienstregelingen worden dan ook aangepast.

Door die wijziging van de werfzone moest de aansluiting geschrapt worden. Het aanbod in de provincie Luxemburg is sinds 2017 alleen maar toegenomen, maar door de werkzaamheden in kwestie is het niet mogelijk om de aansluiting in Libramont te behouden. Die aansluiting kon alleen behouden worden als de aansluiting in Athus naar Luxemburg zou wegvallen en de overstaptijd in Aarlen naar Luxemburg aanzienlijk verkort zou worden.

Uit een analyse van de vervoerbewijzen en de verplaatsingen blijkt dat de aansluitingen van de Gaume naar het Groothertogdom Luxemburg de voorkeur genieten. Vanuit Virton bestaat er een efficiënt multimodaal alternatief met de TEC (bus 33).

In 2026 heeft de NMBS de dienstregeling Aarlen-Athus-Virton-Libramont op zondagavond aangepast, waardoor de aansluiting in Libramont geoptimaliseerd wordt, ook al betekent dat soms minder snelle verbindingen of aansluitingen die niet ideaal zijn. Dankzij die aanpassing is de reistijd naar Namen, Brussel, Louvain-la-Neuve en Luik minder lang. Die verbetering gaat echter ten koste van de aansluiting in Athus voor de trein uit Luxemburg.

Reizigers die deze trein willen nemen, zullen twee uur moeten wachten in Athus, of twee uur eerder dan wel twee uur later moeten vertrekken. Of via Aarlen moeten reizen, tegen een toeslag.

Gezien het aantal reizigers tussen de Gaume en Luxemburg wordt er geen andere oplossing via het spoor overwogen. De NMBS zal na afloop van de werken meer betrouwbare aansluitingen aanbieden op de hele lijn en streeft ernaar meer treinen te laten rijden tussen Brussel, Namen en Luxemburg.

Dit bevestigt dat men meer reizigers wil aantrekken. De uitbreidingen van het vervoersplan van de NMBS

de maintenir un service de trains, au prix de ralentissements.

Depuis la mi-décembre 2025, la rénovation des voies entre Ciney et Haversin et entre Grupont et Hatrival est terminée. Infrabel commence la rénovation des infrastructures entre Haversin et Marloie ainsi qu'entre Rochefort, Jemelle et Grupont, jusqu'en 2029. Les trains circulent de nouveau sur deux voies dans les zones de chantier terminé, mais ne circulent plus que sur une voie sur les nouvelles zones en chantier. Les horaires sont donc adaptés.

Cette modification de la zone de chantier explique la rupture de correspondance en question. L'offre en province de Luxembourg n'a cessé d'augmenter depuis 2017, mais vu ce chantier, il n'est pas possible de conserver la correspondance à Libramont. Cette dernière ne pouvait être maintenue qu'au prix d'une rupture de correspondance à Athus vers Luxembourg et d'une réduction importante du temps de correspondance à Arlon vers Luxembourg.

À l'analyse des titres de transport et des déplacements, les correspondances de la Gaume vers le Grand-Duché ont été privilégiées. Au départ de Virton, il existe une alternative multimodale efficace avec le TEC (bus 33).

Depuis 2026, la SNCB a adapté l'horaire Arlon-Athus-Virton-Libramont le dimanche soir, ce qui optimise la correspondance à Libramont, même si cela implique parfois des circulations moins rapides ou des correspondances imparfaites. Cette adaptation réduit les temps de parcours vers Namur, Bruxelles, Louvain-la-Neuve et Liège. Cette amélioration se fait toutefois au détriment de la correspondance à Athus pour le train en provenance de Luxembourg.

Les clients de ce train devront attendre deux heures à Athus, partir deux heures plus tôt ou partir deux heures plus tard. Ou voyager via Arlon, moyennant un supplément tarifaire.

Aucune autre solution ferroviaire n'est envisagée compte tenu du flux de voyageurs entre la Gaume et le Luxembourg. La SNCB proposera plus de correspondances fiables sur l'ensemble de la ligne à la fin du chantier, et aspire à développer la fréquence de l'offre entre Bruxelles, Namur et Luxembourg.

Cela confirme la volonté d'attirer plus de voyageurs. Les extensions du plan de transport de la SNCB

hebben betrekking op alle regio's en alle lijnen.

Sinds 2014 heeft de NMBS haar grensoverschrijdende treinaanbod uitgebreid. Tegelijk heeft de spoorwegmaatschappij alle verbindingen om de twee uur omgevormd tot verbindingen om het uur buiten de werfzone Ciney-Libramont. Op weekdagen zijn er dus geen lijnen meer met een treinaanbod dat als ondermaats kan worden bestempeld.

(Nederlands) De NMBS evalueert doorlopend, zowel op dagelijks als op meerjarig niveau. Ook de recente uitbreidingen zullen geanalyseerd worden en, indien nodig, worden herzien of aangepast.

Station Noorderkempen werd geopend in mei 2009. In iets meer dan 15 jaar is het aanbod daar gefaseerd verbeterd, met meerdere soorten treindiensten naar diverse belangrijke bestemmingen, en met beter materieel. Daarom is het terecht dat het aanbod in de Noorderkempen in december 2025 niet werd uitgebreid.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dit antwoord stelt mij niet tevreden. De uitbreidingen verspreid over het land zijn weliswaar goed nieuws, maar ik zie dat de mensen in de Kempen hiervan nog steeds niet meeprofiteren. Vaak rijden de treinen op Noorderkempen gewoonweg niet, dus blijft de dienstregeling daar een oefening op papier. En verder vind ik dat het begrip 'late dienst' nog lang niet succesvol wordt ingevuld. Als Kempenaren in het weekend in Antwerpen uitgaan, is de laatste trein om 21.44 uur. Ik kan dat geen goede dienstverlening noemen.

09.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De mensen zullen dus tot 2029 moeten wachten voordat ze zich in correcte omstandigheden met de trein kunnen verplaatsen. Ik hoop dat er oplossingen worden gevonden om aan hun ongenoegen tegemoet te komen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Alstom en de lokale werkgelegenheid" (56011532C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom Brugge" (56011544C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,

concernent toutes les régions et toutes les lignes.

Depuis 2014, la SNCB a développé ses offres transfrontalières. En parallèle, elle a transformé toutes les offres, toutes les deux heures, en offres horaires hors de la zone de travaux Ciney-Libramont. Il n'y a donc plus, en semaine, de lignes pouvant être considérées comme sous-desservies.

(En néerlandais) La SNCB procède à des évaluations continues, tant de manière quotidienne que pluriannuelle. Les extensions récentes seront également analysées et, si nécessaire, révisées ou modifiées.

La gare de Noorderkempen a été inaugurée en mai 2009. En un peu plus de 15 ans, l'offre y a été améliorée par étapes, offrant plusieurs types de services ferroviaires vers différentes destinations importantes, assurés par un matériel roulant de meilleure qualité. C'est à juste titre, dès lors, que l'offre dans la région de Noorderkempen n'ait pas été étendue en décembre 2025.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Cette réponse ne me satisfait pas. Les élargissements d'horaire sur l'ensemble du pays sont certes positifs, mais j'observe que les voyageurs campinois n'en profitent toujours pas. Il arrive fréquemment que les trains ne circulent tout simplement pas à la gare de Noorderkempen, de sorte que les horaires y demeurent théoriques. J'estime en outre que le concept de "service tardif" est loin d'être une réalité. Pour les Campinois qui sortent à Anvers le week-end, le dernier train est à 21 h 44. Ce n'est pas un service que je qualifierais d'efficace.

09.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les gens devront donc attendre jusqu'en 2029 pour disposer de conditions de déplacement correctes. J'espère que des solutions seront trouvées pour répondre à leur désarroi.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Alstom et l'emploi local" (56011532C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements chez Alstom à Bruges" (56011544C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,

Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom in Brugge" (56011571C)

- Achraf El Yakhoulfi aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geloofwaardigheid van het Belgische beleid en de betrokkenheid van CAF bij het Light Railproject" (56011988C)

Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements annoncés chez Alstom à Bruges" (56011571C)

- Achraf El Yakhoulfi à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La crédibilité de la politique belge et l'implication de CAF dans le projet du Jerusalem Light Rail" (56011988C)

10.01 Annick Lambrecht (Vooruit): Bij treinbouwer Alstom uit Brugge gingen onlangs 150 jobs verloren. De NMBS koos namelijk voor Spaanse treinen in plaats van Belgische.

10.01 Annick Lambrecht (Vooruit): Chez le constructeur de trains Alstom à Bruges, 150 emplois ont été supprimés récemment, la SNCB ayant préféré des trains espagnols aux trains belges.

Wat zult u in de toekomst doen om ervoor te zorgen dat de NMBS meer samenwerkt met Belgische treinbouwers, zoals Alstom? U gaf ooit aan dat u lokale tewerkstelling meer wil laten spelen bij openbare aanbestedingen. Hebt u daarvoor al een oplossing gevonden? Hebt u inspiratie gevonden bij andere EU-landen? Hoe pakken zij dit aan? Zij laten immers wel de lokale sector meegenieten bij openbare aanbestedingen. Ik verwijs naar Frankrijk en Duitsland.

À l'avenir, que comptez-vous faire pour faire en sorte que la SNCB collabore davantage avec des constructeurs de trains belges, par exemple Alstom? Un jour, vous avez dit que vous souhaitiez faire fonctionner l'économie locale dans les marchés publics. Avez-vous déjà trouvé une solution? Vous êtes-vous inspiré d'autres pays de l'UE? Comment s'y prennent-ils? Eux privilégient le secteur local dans leurs marchés publics. Je songe notamment à la France et à l'Allemagne.

10.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): *Wat is uw reactie op de ontslagen bij Alstom? Bent u van mening dat bij toekomstige grote NMBS-aanbestedingen, binnen de Europese regels, ook elementen zoals lokale tewerkstelling of lokaal onderhoud sterker kunnen of moeten meegewogen worden? Zijn er vandaag nog lopende bestellingen of contracten van de NMBS bij Alstom, die door deze aangekondigde herstructurering mogelijk in het gedrang kunnen komen? Had u hierover reeds contact met de NMBS en/of Alstom, en werden er afspraken gemaakt over de continuïteit van levering en onderhoud van rollend materieel?*

10.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): *Quelle est votre réaction face aux licenciements chez Alstom? Estimez-vous que des éléments tels que l'emploi local ou le fait de pouvoir entretenir les rames sur un site local pourraient ou devraient être davantage pris en compte, dans le respect des règles européennes, dans le cadre de futurs grands appels d'offres de la SNCB? Alstom est-il actuellement encore occupé à réaliser des commandes ou des contrats pour la SNCB? Ceux-ci risquent-ils d'être compromis par la restructuration qui a été annoncée? Avez-vous déjà eu des contacts à ce sujet avec la SNCB et/ou avec Alstom? Des dispositions ont-elles été prises quant à la continuité des livraisons et à l'entretien du matériel roulant?*

10.03 Frank Troosters (VB): *De Franse treinbouwer Alstom wil in Brugge 150 vaste medewerkers ontslaan omdat er te weinig orders zijn om iedereen aan het werk te houden. Is dat mede te wijten aan het niet toewijzen van de bestelling van nieuwe MR30-treinstellen aan Alstom?*

10.03 Frank Troosters (VB): *Le fabricant français de trains Alstom a l'intention de licencier 150 collaborateurs permanents sur son site de Bruges en raison du nombre trop faible de commandes pour maintenir l'ensemble des travailleurs au travail. Cette annonce est-elle en partie liée au fait que la commande de nouvelles rames MR30 n'a pas été attribuée à Alstom?*

Eerder gaf u aan dat u bij een herziening van de regelgeving criteria zou willen opnemen die rekening houden met de lokale economische gevolgen van aanbestedingen. Hoe ziet u dat concreet? Hebt u daartoe al stappen ondernomen? Zult u nog iets doen om de aangekondigde ontslagen bij Alstom te verijdelen?

Vous avez indiqué précédemment que, dans le cadre d'une révision de la réglementation, vous souhaitiez inclure des critères tenant compte des conséquences économiques locales des marchés publics. Comment envisagez-vous cela concrètement? Avez-vous déjà pris des mesures à cet effet? Entreprendrez-vous encore des

démarches visant à empêcher les licenciements annoncés chez Alstom?

10.04 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De raad van bestuur van de NMBS heeft CAF als voorkeursbieder aangewezen op basis van een zorgvuldig uitgevoerde openbare aanbestedingsprocedure. De regering kan die beslissing onmogelijk herzien.

De NMBS mag geen enkel voordeel toekennen aan een nationale productiesite. Dat zou strijdig zijn met het Europees recht, de internationale verplichtingen van België en de fundamentele beginselen van het aanbestedingsrecht.

De NMBS heeft wel aandacht besteed aan de betrokkenheid van de inschrijver bij de exploitatie van een tramnetwerk in de door Israël bezette gebieden in Oost-Jeruzalem, maar er blijkt geen solide rechtsbasis te bestaan om de opdracht om die reden niet toe te kennen aan de voorkeursbieder.

Op 19 december sloot de raad van bestuur van de NMBS een raamovereenkomst met CAF voor maximaal 170.000 zitplaatsen. Een eerste bestelling ter waarde van 1,7 miljard euro houdt de levering van 180 nieuwe motorrijtuigen in, goed voor 54.000 zitplaatsen. De eerste rijtuigen worden in 2030 in dienst genomen. Tijdens de standstillperiode, die intussen is afgelopen, werd geen beroep ingediend tegen de beslissing. Het is van cruciaal belang dat deze beslissing werd genomen, zodat de NMBS haar dienstverlening conform het openbaredienstcontract verder kan uitbouwen. Daartoe moet oud materieel worden vervangen door nieuwe comfortabele en betrouwbare treinen.

De laatste levering van M7-dubbeldeksrijtuigen is gepland voor eind 2026. Daarna volgen nog aanpassingswerken aan een aantal reeds geleverde M7-rijtuigen. De voorzitter van Alstom France-Belux heeft in een brief bevestigd dat alle contractuele verplichtingen uit het M7-project zullen worden gerespecteerd.

Er zou geen rechtstreeks verband bestaan tussen de aangekondigde ontslagen in Brugge en het gemiste NMBS-contract. Ik zal de directeur van de site in Brugge binnenkort persoonlijk spreken over de toekomstperspectieven van de vestiging. Woensdag heb ik eerst een ontmoeting met CAF om een mogelijk economisch partnerschap te onderzoeken, opdat de spoorexpertise in België verder zou kunnen worden benut en ontwikkeld.

Bij toekomstige hervormingen van de regelgeving

10.04 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Le conseil d'administration de la SNCB a désigné CAF comme soumissionnaire préférentiel sur la base d'une procédure de marché public scrupuleusement exécutée. Le gouvernement ne peut pas modifier cette décision.

La SNCB ne peut accorder aucun avantage à un site de production nationale car cela serait contraire au droit européen, aux obligations internationales de la Belgique et aux principes fondamentaux du droit des marchés publics.

La SNCB a bien prêté attention à l'implication du soumissionnaire CAF dans l'exploitation d'un réseau de trams dans les territoires occupés par Israël à Jérusalem-Est, mais il n'existe aucune base juridique solide qui permettrait de ne pas attribuer le marché public concerné à ce soumissionnaire préférentiel pour ce motif-là.

Le 19 décembre, le conseil d'administration de la SNCB a conclu un accord-cadre avec CAF pour un maximum de 170 000 places assises. Une première commande d'une valeur de 1,7 milliard d'euros comprend la livraison de 180 nouvelles automotrices, qui offriront 54 000 places assises. Les premières rames entreront en service en 2030. Aucun recours n'a été introduit contre la décision durant le délai d'attente, désormais écoulé. Il était essentiel de prendre cette décision, afin que la SNCB puisse poursuivre le développement de son offre conformément au contrat de service public. À cet effet, le matériel vétuste doit être remplacé par de nouveaux trains confortables et fiables.

La dernière livraison de voitures à double étage M7 est prévue pour la fin 2026. Une série de voitures M7 déjà livrées subiront ensuite des travaux d'adaptation. Dans une lettre, le président d'Alstom France-Belux a confirmé que toutes les obligations contractuelles du projet M7 seront respectées.

Il n'y aurait pas de lien direct entre les licenciements annoncés à Bruges et la perte du contrat avec la SNCB. Je m'entretiendrai prochainement en personne avec le directeur du site de Bruges au sujet des perspectives d'avenir de l'établissement. Mercredi, je rencontrerai d'abord CAF afin d'étudier un éventuel partenariat économique, afin que l'expertise ferroviaire en Belgique puisse continuer à être exploitée et développée.

Lors de futures réformes de la réglementation des

inzake overheidsopdrachten zou ik meer aandacht willen vragen voor de ontwikkeling van industriële capaciteit, knowhow en innovatiekracht in Europa zelf, voor de globale milieu-impact van productieketens en voor de bevoorradingszekerheid. Met een meer gecoördineerde Europese aanpak moeten we het Europese concurrentievermogen versterken en competitieve bedrijven in Europa kunnen behouden. Zo niet lopen we het risico dat al het rollend materieel uitsluitend nog in China wordt gebouwd. Tegelijkertijd werkt de eerste minister binnen het vigerende Europese regelgevingskader aan een hervorming van de Belgische wetgeving inzake overheidsopdrachten. De drie grote spelers – CAF, Alstom en Siemens – hebben er belang bij om beter samen te werken aan een Europese spoorindustrie.

marchés publics, je voudrais attirer davantage l'attention sur le développement des capacités industrielles, du savoir-faire et de la capacité d'innovation en Europe même, sur l'impact environnemental global des chaînes de production et sur la sécurité d'approvisionnement. Une approche européenne plus coordonnée doit nous permettre de renforcer la compétitivité européenne et de conserver des entreprises compétitives en Europe. Sans cela, nous courons le risque que tout le matériel roulant soit désormais construit exclusivement en Chine. Parallèlement, le premier ministre travaille, dans le cadre réglementaire européen en vigueur, à une réforme de la législation belge en matière de marchés publics. Les trois grands acteurs – CAF, Alstom et Siemens – ont tout intérêt à mieux coopérer pour développer une industrie ferroviaire européenne.

10.05 Annick Lambrecht (Vooruit): Ik vind het schandalig dat de NMBS 70.000 euro kan spenderen aan een optreden van Lady Gaga, maar geen voordeel mag toekennen aan nationale productie of werkgelegenheid. Ik zou dat enkel kunnen aanvaarden als Frankrijk en Duitsland evenmin zouden kiezen voor nationale treinen. Ik wil mij hier niet bij neerleggen en u mag dat als toezichthouder van de NMBS ook niet doen. Ik hoop alvast dat bij de hervorming van de Belgische wetgeving meer aandacht zal worden besteed aan de lokale economie.

10.05 Annick Lambrecht (Vooruit): Il est scandaleux que la SNCB soit capable de dépenser 70 000 euros pour un concert de Lady Gaga, mais qu'elle ne puisse pas accorder d'avantage à la production nationale ou à l'emploi local. Je ne pourrais l'accepter que si la France et l'Allemagne se détournaient elles aussi des trains nationaux. Je ne me résignerai pas à cette situation et en tant qu'autorité de contrôle de la SNCB, vous ne pouvez pas non plus vous y résoudre. J'espère en tout état de cause qu'on sera plus attentif à l'économie locale lors de la réforme de la législation belge.

10.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik begrijp dat de Europese aanbestedingsregels niet onmiddellijk aangepast kunnen worden, maar het is wel moeilijk uit te leggen dat de lokale tewerkstelling geen rol kan spelen bij zulke grote aanbestedingsdossiers.

10.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je comprends que les règles européennes en matière d'adjudications ne puissent pas être adaptées immédiatement, mais il est difficilement explicable que l'emploi local ne puisse jouer aucun rôle dans des dossiers d'adjudication aussi importants.

10.07 Frank Troosters (VB): Het is Infrabel dat 70.000 euro uitgaf voor een concert van Lady Gaga, niet de NMBS.

10.07 Frank Troosters (VB): La dépense de 70 000 euros pour un concert de Lady Gaga a été réalisée par Infrabel et non par la SNCB.

Politici en de NMBS verwijzen naar de regelgeving en zeggen dat ze niets kunnen doen, maar in andere landen wordt die regelgeving op een veel inventievere manier toegepast. Bovendien zijn de politieke partijen vertegenwoordigd in de raad van bestuur van de NMBS. Zij zijn te weinig alert geweest, waardoor het contract naar het Spaanse CAF is gegaan. Ik betwijfel ook ten eerste dat er geen rechtstreeks verband zou zijn met de ontslagen. Ik hoop dat door samenwerking toch nog een aantal jobs kunnen worden gered.

Les responsables politiques et la SNCB font référence à la réglementation et affirment qu'ils ne peuvent rien y changer, alors que dans d'autres pays, cette réglementation est appliquée avec beaucoup plus d'inventivité. Par ailleurs, les partis politiques sont représentés au conseil d'administration de la SNCB. Leur manque de vigilance a entraîné la perte du contrat au profit de l'Espagnol CAF. Je doute aussi fortement qu'il n'y ait aucun lien direct avec les licenciements. J'espère qu'une collaboration permettra tout de même de sauver certains emplois.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Herhaalde incidenten met substanties op treinsporen en de mogelijke veiligheidsrisico's" (56011609C)

11.01 Tine Gielis (cd&v): In en rond het Antwerpse spoor netwerk werd herhaaldelijk een olieachtige substantie op de rails vastgesteld, wat leidde tot ernstige hinder met vertragingen, omleidingen en geschrapte treinen. Infrabel nam stalen voor verder onderzoek.

Wat is de aard van die substantie en hoe kwam ze op het spoor terecht? Zou het om kwaad opzet kunnen gaan? Komen er extra beveiligingsmaatregelen?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De laboresultaten van twee recente stalen zijn binnen, maar worden nog geanalyseerd om te bepalen of er een verband is. Geen enkel scenario wordt uitgesloten. Het kan gaan om toeval, technisch smeervet van treinen of kwaad opzet.

Infrabel neemt veiligheid ernstig en heeft al maatregelen genomen zoals verhoogde inspecties van spoor en installaties, permanente paraatheid van interventieteams, continue monitoring en aandacht voor cyberveiligheid. Daarnaast loopt een proefproject met drones om via geautomatiseerde detectie verdachte fenomenen sneller op te sporen.

11.03 Tine Gielis (cd&v): Het stelt gerust dat er zowel preventieve als reactieve veiligheidsmaatregelen bestaan. Het blijft wel zorgwekkend dat de oorzaak van de substanties nog onduidelijk is. Kan de commissie op de hoogte gehouden worden over de resultaten van het onderzoek?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011607C van mevrouw Meunier wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Flankerende mobiliteitsmaatregelen bij de werken aan de Antwerpse premetro" (56011610C)

12.01 Tine Gielis (cd&v): De geplande renovatiewerken aan de Antwerpse premetro tunnel

11 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les incidents répétés dus à des substances sur les voies et les risques de sécurité éventuels" (56011609C)

11.01 Tine Gielis (cd&v): Une substance huileuse a été détectée à plusieurs reprises sur le réseau ferroviaire anversois et ses environs, ce qui a entraîné de graves perturbations, notamment des retards, des déviations et des suppressions de trains. Infrabel a prélevé des échantillons à des fins d'analyse.

Quelle est la nature de cette substance et comment s'est-elle retrouvée sur les rails? Pourrait-il s'agir d'un acte malveillant? Prévoit-on de prendre des mesures de sécurité supplémentaires?

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les résultats de laboratoire sur deux échantillons récents sont rentrés mais ils sont encore analysés afin de déterminer s'il existe un lien. Aucun scénario n'est exclu. Il peut s'agir de hasard, de lubrifiant technique utilisé pour les trains ou de malveillance.

Infrabel prend au sérieux la sécurité et il a déjà pris des mesures telles que des inspections renforcées des voies et des installations, un état de préparation permanente des équipes d'intervention, un monitoring continu et une attention constante à la cybersécurité. Parallèlement, un projet pilote avec des drones est en cours. Il consiste à repérer plus rapidement des phénomènes suspects grâce à un système de détection automatisé.

11.03 Tine Gielis (cd&v): Il est rassurant que des mesures de sécurité tant préventives que réactives existent. Il reste toutefois préoccupant que l'origine de ces substances soit encore incertaine. La commission peut-elle être tenue informée des résultats de l'enquête?

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56011607C de Mme Meunier est transformée en question écrite.

12 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les mesures en matière de mobilité dans le cadre des travaux au préméto d'Anvers" (56011610C)

12.01 Tine Gielis (cd&v): La durée des travaux de rénovation prévus du tunnel du préméto d'Anvers

onder de Schelde zullen een langere periode in beslag nemen en een grote impact hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen.

sous l'Escaut sera plus longue que prévu et ces travaux affecteront fortement la mobilité à Anvers et aux alentours.

Wat is de mogelijke mobiliteitsimpact van de sluiting van de premetro? Overweegt u flankerende maatregelen? Wat denkt u van het voorstel om stationsparkings gratis te maken tijdens de werkzaamheden?

Quel est l'effet potentiel de la fermeture du prémétro sur la mobilité? Envisagez-vous de prendre des mesures d'accompagnement? Que pensez-vous de la proposition de rendre les parkings des gares gratuits pendant la durée des travaux?

Hoe zouden De Lijn, de NMBS, Infrabel en eventueel de lokale besturen kunnen samenwerken aan een gecoördineerd pakket van mobiliteitsoplossingen?

Comment De Lijn, la SNCB, Infrabel et éventuellement les pouvoirs locaux pourraient-ils collaborer à un ensemble coordonné de solutions de mobilité?

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): In het licht van de geplande werken aan de premetro tunnel vanaf mei 2026 vond er overleg plaats met de diverse betrokken overheden en bedrijven. De NMBS stelde voor een stopplaats in Antwerpen-Linkeroever tijdelijk te heropenen, als alternatief voor de reizigers die gebruikmaken van tramlijn 3. Tijdens de weekdays zullen er in beide richtingen twee treinen per uur stoppen, in het weekend en tijdens de week in de zomervakantie één per uur. De capaciteit van de S34-trein tussen De Panne en Antwerpen zal worden verdubbeld tijdens de ochtend- en de avondspits. Ook de dienstregelingen worden versterkt. Op weekdays buiten de vakantieperiode komt er een halfuurfrequentie van 06.00 uur tot 23.00 uur, met telkens een halte in Antwerpen-Linkeroever. De IC-verbinding zal tijdens de zomervakantie uitgebreid worden tot na 22.00 uur.

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Compte tenu des travaux prévus sur le tunnel du prémétro à partir de mai 2026, des discussions ont eu lieu avec les différentes autorités et entreprises concernées. La SNCB a proposé de rouvrir temporairement un arrêt à Anvers-Linkeroever, comme alternative pour les voyageurs qui empruntent la ligne de tram 3. En semaine, il y aura deux trains par heure dans les deux sens, et un train par heure le week-end et pendant les vacances d'été. La capacité du train S34 entre La Panne et Anvers sera doublée pendant les heures de pointe du matin et du soir. Les horaires seront également renforcés. En semaine, en dehors des vacances, il y aura un train toutes les demi-heures de 6 h à 23 h, qui s'arrêtera toujours à Anvers-Linkeroever. La liaison IC sera prolongée après 22 h pendant les vacances d'été.

Het denkspoor van gratis parkings maakt geen deel uit van de afspraken. De maatregelen passen in een breder geheel van mobiliteitsoplossingen, zoals de inzet van extra veerboten, pendelbussen of het maximaal beschikbaar houden van de Sint-Annatunnel en performante informatie, via onder meer Slim naar Antwerpen en de routeplanners van de betrokken operatoren.

La piste de la gratuité des parkings ne fait pas partie des accords. Les mesures s'inscrivent dans un plus grand ensemble de solutions de mobilité telles que la mise en service de bacs supplémentaires pour passer de la rive gauche à la rive droite de l'Escaut, d'autobus assurant des navettes ou la mise à disposition maximale du tunnel Sint-Anna ainsi que des informations performantes, notamment par le biais de la campagne Slim naar Antwerpen et grâce aux planificateurs d'itinéraires des divers opérateurs.

12.03 **Tine Gielis** (cd&v): Het resultaat van die maatregelen zal moeten worden gemonitord. Indien nodig, zou gratis parkeren op de stationsparkings alsnog moeten worden overwogen.

12.03 **Tine Gielis** (cd&v): Le résultat de ces mesures devra faire l'objet d'un suivi. Si nécessaire, il conviendrait de réenvisager la gratuité du stationnement sur les parkings de certaines gares.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Samengevoegde vragen van**

- **Anthony Dufrane** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling**) over "De procedures voor het lozen van kerosine door vliegtuigen"

13 **Questions jointes de**

- **Anthony Dufrane** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable**) sur "Les procédures de délestage de carburant par les avions"

(56011745C)

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het technische incident waardoor een vliegtuig kerosine moest lozen bij Liege Airport" (56011796C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de regio Luik" (56011930C)
- Frédéric Daerden aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de Luikse regio" (56012331C)

13.01 Anthony Dufrane (MR): In december moest een Boeing 747 van Challenge Airlines vanwege een technisch probleem brandstof lozen boven verschillende Waalse gemeenten. Er zou ongeveer 125.000 liter kerosine zijn geloosd, wat tot onrust onder de omwonenden leidde.

De procedure, waarvoor het DG Luchtvaart het raamwerk vaststelt, is bedoeld om de veiligheid van de vluchten te waarborgen, maar roept ook vragen op over de geldende regels en de gevolgen voor het milieu en de gezondheid.

Welke procedures heeft het DG Luchtvaart vastgesteld voor het lozen van brandstof in België? Hoe werden de zones gekozen, terwijl de regelgeving bepaalt dat er in de Noordzee moet worden geloosd? Wat zijn de risico's voor het milieu en de gezondheid? Welke incidenten met betrekking tot het lozen van brandstof hebben er zich de afgelopen vijf jaar in België voorgedaan? Hoe worden de luchtvaartmaatschappijen en de piloten over deze procedures geïnstrueerd? In welke sancties is er voorzien?

13.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Afgelopen december heeft een vliegtuig ongeveer honderd ton kerosine geloosd boven verschillende Waalse gemeenten. Het feit dat het vliegtuig niet naar de Noordzee is gevlogen, zoals de procedure voorschrijft, wijst op een ernstig probleem.

Hoe vaak werd er de afgelopen jaren brandstof geloosd? Hoe vaak gebeurde dat boven bewoond gebied? Over welke vliegtuigtypes gaat het? Zou het lozen van kerosine boven bewoonde gebieden verboden kunnen worden? Wat zijn de gevolgen van deze procedures voor het milieu en de gezondheid? Moet het principe dat de vervuiler betaalt niet toegepast worden?

(56011745C)

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident technique ayant causé un délestage de kérosène d'un avion à Liege Airport" (56011796C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le délestage de carburant d'un avion en région liégeoise" (56011930C)
- Frédéric Daerden à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La procédure de délestage de kérosène d'un avion en région liégeoise" (56012331C)

13.01 Anthony Dufrane (MR): En décembre, un Boeing 747 de Challenge Airlines a dû délester du carburant au-dessus de plusieurs communes wallonnes en raison d'un problème technique. Environ 125 000 litres de kérosène auraient été largués, suscitant l'inquiétude des riverains.

La procédure, encadrée par la DG Transport aérien, vise la sécurité des vols, mais soulève aussi des questions sur les règles en vigueur et les impacts écologiques et sanitaires.

Quelles sont les procédures prévues par la DG Transport aérien pour le délestage en Belgique? Comment les zones ont-elles été choisies, alors que la réglementation prévoit le largage en mer du Nord? Quels sont les risques environnementaux et sanitaires? Quels ont été les incidents de délestage en Belgique ces cinq dernières années? Comment les compagnies aériennes et les pilotes y sont-ils formés? Quelles sanctions sont-elles prévues?

13.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): En décembre dernier, un avion a largué une centaine de tonnes de kérosène au-dessus de plusieurs communes wallonnes. Le fait que l'avion ne se soit pas dirigé vers la mer du Nord, comme le prévoit la procédure, suggère un problème sérieux.

Combien de délestages de carburant ont été effectués ces dernières années? Combien ont eu lieu au-dessus d'une zone habitée? Quels modèles d'avions sont concernés? Pourrait-on interdire le délestage au-dessus d'une zone habitée? Quel est l'impact de ces procédures en termes de pollution et de santé? Ne faudrait-il pas appliquer le principe du pollueur-payeur?

13.03 Frédéric Daerden (PS): Een vrachtvliegtuig heeft kerosine boven verschillende gemeenten in de buurt van Liege Airport geloosd. De woordvoerder van de luchthaven heeft uitgelegd dat het lozen van brandstof in noodgevallen gebeurt om het gewicht van het vliegtuig te verminderen en onmiddellijk te kunnen landen.

Werden de geldende regels nageleefd? Heeft u het vliegplan geanalyseerd en onderzocht over welke gemeenten in Luik het ging? Wat zijn de procedures om de slachtoffers van deze vervuiling te vergoeden?

13.04 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Het lozen van brandstof houdt in dat de tanks grotendeels leeggemaakt worden naar aanleiding van een storing of een technisch incident tijdens de vlucht waardoor er een noodlanding moet worden uitgevoerd. In België staan de operationele modaliteiten en de gedragsregels in de *Aeronautical Information Publication* (AIP).

Behalve in noodsituaties moet een brandstoflozing plaatsvinden boven de Noordzee, op minstens 10.000 voet hoogte. Alle andere geïdentificeerde luchtvaartuigen moeten op een horizontale afstand van ten minste 10 zeemijl blijven van het vliegtuig dat de brandstof loost en ze mogen zich niet in het kielzog van dat vliegtuig bevinden.

In geval van nood moet worden vermeden dat brandstof boven bevolkte gebieden wordt geloosd. De piloot is verantwoordelijk voor het lozen van brandstof in overeenstemming met de door de burgerluchtvaartautoriteit goedgekeurde procedures van de luchtvaartmaatschappij. Krachtens de Europese verordening 376/2014 moet de luchtvaartmaatschappij dit voorval aan het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) melden. In de databank van het Europees Coördinatiecentrum voor rapportagesystemen van vliegtuigongevallen (Eccairs) worden alle luchtvaartincidenten verzameld en geanalyseerd. Het DGLV heeft de eerste voorvalverslagen over dit incident ontvangen.

Die vertrouwelijke verslagen kunnen niet integraal aan u bezorgd worden, maar hier volgt een samenvatting. Op 14 december 2025 kon de piloot van een cargovliegtuig Boeing 747-400F van Challenge Airlines die vanuit Luik vertrok met bestemming New York het landingsgestel niet intrekken en kreeg hij ook een foutmelding van een hydraulisch systeem. Na controles besliste hij om naar Luik terug te keren. Aangezien het vliegtuig te zwaar was, werd er een brandstoflozing gecoördineerd met de luchtverkeersleiders. Het vliegtuig landde vervolgens in alle veiligheid. De

13.03 Frédéric Daerden (PS): Un avion-cargo a largué son kérosène au-dessus de plusieurs communes à proximité de Liege Airport. Le porte-parole de l'aéroport a expliqué que le délestage de carburant s'effectue en cas d'urgence pour réduire la masse de l'appareil et atterrir immédiatement.

Les règles en vigueur ont-elles été respectées? Avez-vous analysé le plan de vol et les communes liégeoises concernées? Quelles sont les procédures pour dédommager les victimes de cette pollution?

13.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le délestage de carburant consiste à alléger les réservoirs à la suite d'une panne ou d'un incident technique en vol, exigeant un atterrissage d'urgence. En Belgique, les modalités opérationnelles et les principes de conduite figurent dans la publication d'informations aéronautiques AIP.

Sauf en situation d'urgence, le largage de carburant doit être réalisé au-dessus de la mer du Nord, à une altitude minimale de 10 000 pieds. Tout autre aéronef identifié doit être séparé de l'aéronef procédant au largage d'au moins 10 miles nautiques horizontalement, et ne doit pas se trouver dans son sillage.

En cas d'urgence, il faut éviter de larguer le carburant au-dessus des zones peuplées. Le pilote est responsable du délestage conformément aux procédures de la compagnie approuvées par l'autorité de l'aviation civile. En vertu du règlement européen 376/2014, la compagnie doit le signaler à la Direction générale du Transport aérien (DGTA). La base de données du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS) collationne tous les incidents aériens. La DGTA a reçu des rapports d'incident initiaux sur cet incident.

Ces rapports confidentiels ne peuvent vous être envoyés intégralement, mais voici un résumé. Le 14 décembre 2025, dans un Boeing 747-400 Cargo de Challenge Airlines au départ de Liège et à destination de New York, le pilote n'a pu rétracter le train d'atterrissage et a reçu un message d'erreur d'un système hydraulique. Après vérifications, il a décidé de retourner à Liège. L'avion étant trop lourd, un délestage de carburant a été coordonné avec les contrôleurs aériens. L'avion a ensuite atterri en toute sécurité. La DGTA n'a pas encore été contactée par l'autorité environnementale de la Région wallonne.

milieuautoriteit van het Waalse Gewest heeft het DGLV hierover nog niet gecontacteerd.

De afgelopen vijf jaar hebben er vijf brandstoflozingen per jaar plaatsgevonden, waarvan meer dan de helft boven de Noordzee. Gemiddeld vindt er één keer per jaar een lozing plaats boven Belgisch grondgebied. Ik zal u het overzicht met de 25 lozingen van de afgelopen vijf jaar bezorgen.

Brandstof wordt vaak geloosd ten gevolge van technische problemen waarbij het vliegtuig zo snel mogelijk moet landen. Het lozen van brandstof om medische redenen is uitzonderlijk. Internationale normen verplichten luchtvaartmaatschappijen ertoe om daarop voorbereid te zijn en hun piloten daarvoor op te leiden, onder toezicht van de burgerluchtvaartautoriteiten.

Bij niet-naleving van de regels worden de gevolgen bepaald door de toezichts- en sanctiemechanismen van de bevoegde autoriteit.

De risico's voor het milieu en de gezondheid van zulke brandstoflozingen zijn afhankelijk van de weersomstandigheden, de hoogte en de manier waarop de brandstof wordt verspreid. Brandstof moet op grote hoogte en boven zee worden geloosd. Voor zover mogelijk mag het lozen niet boven bevolkte gebieden plaatsvinden.

Niemand past deze procedures graag toe en ze komen ook maar heel zelden voor. Ze zijn echter noodzakelijk om de veiligheid te garanderen door het gewicht bij de landing te verminderen.

De luchtvaartnavigatiediensten beschikken over de nodige informatie om dergelijke noodsituaties te beheren.

Welke gemeenten door het lozen van brandstof getroffen worden, kan niet zomaar uit het vluchtplan worden afgeleid, omdat de verspreiding afhankelijk is van tal van factoren die geanalyseerd moeten worden door de gewesten, die bevoegd zijn voor het leefmilieu.

De metingen wijzen niet op bodemverontreiniging in de gemeenten in de buurt van de luchthaven. Voor meer gedetailleerde informatie verwijs ik u naar mijn gewestcollega's.

Het DGLV kan voor de meeste luchtvaartmisdrijven een administratieve geldboete opleggen.

13.05 Anthony Dufrane (MR): Het verbaast me dat er nog geen contact is geweest vanuit het

Ces cinq dernières années, on compte cinq délestages de carburant par an, dont plus de la moitié au-dessus de la mer du Nord. En moyenne, on déleste une fois par an au-dessus du territoire belge. Je vous fournirai ma feuille avec la ventilation des 25 délestages survenus ces cinq dernières années.

La décharge de carburant est souvent causée par des problèmes techniques obligeant de poser l'appareil au plus vite. Un rejet de carburant pour des raisons médicales est exceptionnel. Les normes internationales imposent aux compagnies de le prévoir et d'y former leurs pilotes, sous surveillance des autorités de l'aviation civile.

En cas de non-respect des règles, les suites relèvent des mécanismes de surveillance et de sanction de l'autorité compétente.

Les risques environnementaux et sanitaires d'un délestage dépendent des conditions atmosphériques, de l'altitude et des modalités de dispersion. Le rejet du carburant doit être effectué en haute altitude et au-dessus de la mer. Autant que possible, le délestage ne doit pas être effectué sur les zones peuplées.

Personne n'aime appliquer ces procédures, et cela arrive très rarement. Elles sont nécessaires pour garantir la sécurité, en réduisant le poids à l'atterrissage.

Les services de la navigation aérienne disposent des informations nécessaires pour gérer ce type d'urgence.

Identifier les communes concernées par un largage de carburant ne peut pas être déduit du seul plan de vol car la dispersion dépend de nombreux facteurs dont l'analyse relève des autorités compétentes en matière d'environnement, à savoir les régions.

Les mesures n'ont révélé aucune indication de pollution des sols dans les communes riveraines de l'aéroport. Pour des informations plus précises, je vous invite à contacter mes homologues régionaux.

La DGTA peut imposer une amende administrative pour la plupart des infractions aéronautiques.

13.05 Anthony Dufrane (MR): Je suis étonné qu'il n'y ait pas encore eu de contact de la

DG Leefmilieu, maar ik twijfel er niet aan dat uw kabinet het voortouw zal nemen.

DG Environnement, mais je ne doute pas que votre cabinet prendra les devants.

13.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De omwonenden moeten worden geïnformeerd en men moet er alles aan doen opdat dit niet meer zou gebeuren.

13.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Il faudrait informer les riverains et tout faire pour que cela n'arrive plus.

13.07 Frédéric Daerden (PS): Er werd een grote hoeveelheid brandstof geloosd boven deze dorpen. Ik ben verbijsterd over de genomen beslissing.

13.07 Frédéric Daerden (PS): Une grande quantité de carburant a été délestée sur ces villages. La décision prise me laisse perplexe.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe koninklijk besluit inzake ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's)" (56011755C)

14 Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouvel arrêté royal relatif aux ultralégers motorisés (ULM)" (56011755C)

14.01 Kjell Vander Elst (Open Vld): De vliegclubs voor ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) hebben lang gewerkt met een verouderd koninklijk besluit uit 1999. Na jaren werk is er een nieuw, breed gedragen koninklijk besluit gekomen. Het blijft echter wachten op een ministerieel besluit voor de uitvoering van een aantal bepalingen daarvan.

14.01 Kjell Vander Elst (Open Vld): Les aéroclubs adaptés aux ultralégers motorisés (ULM) ont longtemps fonctionné sur la base d'un arrêté royal obsolète datant de 1999. Après des années de travail, un nouvel arrêté royal largement soutenu a vu le jour. Il reste toutefois à attendre un arrêté ministériel visant à mettre à exécution un certain nombre de ses dispositions.

Waarom werd dat ministerieel besluit nog niet gepubliceerd? Wat is het vooropgestelde tijdpad?

Pourquoi cet arrêté ministériel n'a-t-il pas encore été publié? Quel est le calendrier prévu?

14.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het ministerieel besluit liep vertraging op omdat de drie gewesten daarbij moesten worden betrokken, met inachtneming van de formele procedurele overlegtermijnen. Het advies van de Raad van State werd – vrij laat – op 8 december 2025 gevraagd, met een termijn van 60 dagen. Alle andere vereiste adviezen zijn intussen aangevraagd en verwerkt. De verdere timing hangt af van de opmerkingen die in het advies worden geformuleerd.

14.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'arrêté ministériel a pris du retard car les trois régions ont dû être associées à ce dossier, dans le respect des délais de concertation procéduraux formels. L'avis du Conseil d'État a été sollicité, assez tardivement, le 8 décembre 2025, avec un délai de 60 jours. Tous les autres avis requis ont entre-temps été sollicités et traités. Le calendrier ultérieur dépendra des observations formulées dans l'avis.

Als er niet veel opmerkingen zijn, is eind februari, begin maart 2026 haalbaar. Ik begrijp dat de situatie leidt tot onzekerheid en zelfs het vertrouwen in het regelgevend kader kan schaden. Het ministerieel besluit moest juridisch zorgvuldig zijn, maar ik wil in de afronding toch snelheid betrachten. Dit is nu een prioriteit.

Si les observations formulées sont peu nombreuses, la fin du mois de février ou le début du mois de mars 2026 est un délai réaliste. Je comprends que la situation entraîne une incertitude et puisse même nuire à la confiance dans le cadre réglementaire. L'arrêt ministériel devait être juridiquement rigoureux, mais je souhaite néanmoins accélérer le processus de finalisation. C'est désormais une priorité.

14.03 Kjell Vander Elst (Open Vld): Het is jammer dat het zo lang heeft geduurd voordat het advies van de Raad van State werd aangevraagd. Ik hoor dat u tempo zult maken en dit prioritair zult opvolgen. Ik zal dat ook doen.

14.03 Kjell Vander Elst (Open Vld): Il est regrettable qu'on ait tant tardé à solliciter l'avis du Conseil d'État. J'entends que vous allez accélérer le rythme et traiter cette question en priorité. Je ferai de même.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011808C van de heer De Smet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 **Samengevoegde vragen van**

- **François De Smet** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling**) over "**De vele vluchten boven het noordwesten van Brussel**" (56011860C)
- **Ridouane Chahid** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling**) over "**De vluchten boven het noorden van Brussel**" (56012144C)

15.01 **Ridouane Chahid** (PS): De Brusselaars trekken opnieuw aan de alarmbel met betrekking tot de overlast die Brussels Airport veroorzaakt. Hoewel de federale Ombudsman enkele maanden geleden een globaal plan voor geluidsreductie voorstelde, heeft de regering nog geen vooruitgang geboekt of wil ze geen stappen voorwaarts zetten in die richting. Volgens verschillende verenigingen verslechtert de situatie en worden net de dichtstbevolkte en minst welvarende gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het meest getroffen.

In de zomer kondigde u aan dat het gebruik van de route RNP 07 (*Required Navigation Performance*), dat hier rechtstreeks voor verantwoordelijk is, van tijdelijke aard was. De uitzondering wordt nu echter de regel.

Wanneer zult u actie ondernemen om te voorkomen dat de gezondheid van de Brusselaars verder verslechtert? Waar wacht u op om eindelijk een billijk plan voor alle Belgen op te stellen? Wat zult u ondernemen om de rechterlijke uitspraken te doen naleven? Wanneer zult u beslissingen nemen om de inwoners van het noorden van Brussel te ontlasten en maatregelen te nemen tegen het gebruik van de route RNP 07?

15.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Volgens voorlopige cijfers zijn er in december 1.287 landingen uitgevoerd op baan 07L, wat neerkomt op 16 % van het totale aantal aankomende vluchten.

Dat er meer landingen via de RNP 07L-route waren, is voornamelijk te verklaren door de weersomstandigheden, aangezien baan 07L het meest geschikt is wanneer de wind uit het noorden of noordoosten waait. Het gebruik van die baan voor landingen blijft uitzonderlijk. In België waait de wind gewoonlijk immers uit het westen, behalve in maart, april en mei. In 2025 waaide het in maart en april overwegend uit het oosten en was de wind van 18

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56011808C de M. De Smet est transformée en question écrite.

15 **Questions jointes de**

- **François De Smet** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable**) sur "**Le survol intensif du nord-ouest de Bruxelles**" (56011860C)
- **Ridouane Chahid** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable**) sur "**Le survol du nord de Bruxelles**" (56012144C)

15.01 **Ridouane Chahid** (PS): Des citoyens bruxellois tirent une nouvelle fois la sonnette d'alarme concernant les nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National. Alors que le Médiateur fédéral proposait, il y a quelques mois, un plan global de réduction du bruit, le gouvernement n'a pas encore avancé, ou ne veut pas avancer dans cette direction. Selon plusieurs collectifs, la situation s'aggrave, et ce sont les communes les plus peuplées et les moins favorisées de la Région de Bruxelles-Capitale qui seraient les plus touchées.

Vous annonciez cet été que l'utilisation de la route RNP 07 (*Required Navigation Performance*), directement en cause, était temporaire. Or l'exception devient la norme.

Quand allez-vous agir pour éviter que la santé des Bruxellois ne se dégrade davantage? Qu'attendez-vous pour enfin mettre en place un plan équitable pour l'ensemble des Belges? Qu'allez-vous faire pour faire respecter les décisions de justice? Quand allez-vous prendre des décisions pour soulager les habitants du nord de Bruxelles et prendre des mesures contre l'utilisation de la RNP 07?

15.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Les chiffres provisoires indiquent que 1 287 atterrissages ont été effectués sur la piste 07L en décembre, soit 16 % du total des arrivées.

L'augmentation du nombre d'atterrissages via la route RNP 07L s'explique principalement par des conditions météorologiques, la piste 07L étant la plus appropriée lorsque les vents proviennent du nord ou du nord-est. Son utilisation pour les atterrissages demeure exceptionnelle. En Belgique, les vents dominants sont généralement de secteur ouest, à l'exception des mois de mars, avril et mai. En 2025, les vents d'est ont été dominants en mars

tot 28 december uitzonderlijk, zowel qua frequentie als intensiteit. Buiten die periode werd baan 07L minder gebruikt dan in 2024.

Bovendien schrijft de Europese regelgeving voor dat elke baan moet beschikken over een RNP-naderingsprocedure. De 07-banen waren de laatste die daar nog niet over beschikten, wat de ingebruikname en het toegenomen gebruik van de RNP 07L-route verklaart.

De autoriteiten zijn zich bewust van de overlast die hierdoor veroorzaakt wordt. Er worden momenteel studies uitgevoerd om alternatieven voor de RNP te evalueren. Skeyes neemt al jarenlang maatregelen om de milieu-impact en de geluidsoverlast te verminderen en tegelijkertijd de hoogste veiligheidsniveaus te blijven garanderen. Deze maatregelen omvatten het aanmoedigen en vaker gebruiken van *continuous descent operations*, die geoptimaliseerde vliegprofielen mogelijk maken en gekenmerkt worden door het gebruik van minder motorkracht.

Wat de procedure RNP 07L betreft, heb ik gevraagd om de mogelijkheden voor verbetering te onderzoeken om de milieu-impact en geluidsoverlast te verminderen. Die verbeteringen zouden in 2026 doorgevoerd moeten worden.

Wat de verdeling van de vluchten betreft, heeft de regering de regeringsvertegenwoordigers aangewezen die deel kunnen uitmaken van de werkgroep die zal samenwerken met internationale deskundigen. Het wachten is nu op de aanwijzing van de vertegenwoordigers van de gewesten.

15.03 Ridouane Chahid (PS): Ik blijf sceptisch over het feit dat de wind 10 dagen lang uit een ongebruikelijke richting waaide. Er is een plan nodig voor een billijke verdeling, verankerd in een wet, want anders is de interpretatie meer op emoties dan op feiten gestoeld.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde spoorstaking" (56011882C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstaking" (56012051C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame

et avril et ont présenté un caractère exceptionnel tant en fréquence qu'en intensité du 18 au 28 décembre. En dehors de cette période, l'utilisation de la piste 07L a été inférieure à celle observée en 2024.

Qui plus est, une réglementation européenne impose que chaque piste dispose d'une procédure d'approche RNP. Les pistes 07 étaient les dernières qui n'en disposaient pas encore, ce qui explique la mise en service et l'utilisation accrue de la route RNP 07L.

Les autorités sont conscientes des nuisances causées. Des études sont en cours afin d'évaluer les alternatives à la RNP. Depuis de nombreuses années, Skeyes met en œuvre des mesures pour réduire l'impact environnemental et les nuisances sonores tout en garantissant le maintien des plus hauts niveaux de sécurité. Ces mesures incluent la promotion et l'utilisation accrue des opérations de descente continue, qui permettent des profils de vol optimisés, caractérisés par une réduction de la poussée du moteur.

Dans le cas de la procédure RNP 07L, j'ai demandé d'examiner les possibilités d'amélioration afin de réduire les impacts environnementaux et les nuisances sonores. La mise en œuvre est envisagée en 2026.

Concernant la répartition des vols, le gouvernement a désigné les représentants du gouvernement qui pourront siéger dans le groupe de travail qui doit s'adjoindre à la collaboration d'experts internationaux et j'attends la désignation des représentants des régions.

15.03 Ridouane Chahid (PS): Je reste dubitatif sur le vent contraire 10 jours d'affilée. Il faut un plan de répartition équitable, dans une loi, sans quoi l'interprétation est plus émotionnelle qu'objective.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève annoncée à la SNCB" (56011882C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail" (56012051C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Transition environnementale et

Ontwikkeling) over "De stakingen bij de NMBS" (56012165C)

- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking bij het spoor eind januari" (56012176C)

16.01 Frank Troosters (VB): *De spoorvakbonden willen van 26 tot 30 januari staken uit protest tegen de hervormingsplannen van de federale regering. Na het stakingsrecord van 2025 lijkt de trend zich in 2026 voort te zetten.*

Hebt u hierover overlegd met de spoorbonden? Zult u proberen het plan af te wenden? Hoe stroken de vele stakingen met uw ambitie om meer reizigers naar de trein te leiden? Hoe zult u voorkomen dat de treinreizigers opnieuw het slachtoffer worden van de onenigheid tussen het spoorpersoneel en de federale regering?

16.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): *Van 26 tot en met 30 januari wordt er door de spoorvakbonden een 'beurtstaking' gehouden, waarbij regio's of beroepsgroepen op wisselende dagen actievoeren. Volgens de media is men het niet eens met de stopzetting van statutaire aanwervingen en bredere pensioenmaatregelen. ACOD Spoor zegt dat de gesprekken met u geen resultaat hebben opgeleverd.*

Wat is uw visie op deze nieuwe staking? Klopt de bewering van ACOD Spoor? Wat vond u van het gevoerde overleg? Wat gaat u doen om te voorkomen dat reizigers opnieuw de dupe worden van vakbondsacties? Hoe zult u erop toezien dat de alternatieve dienstregeling tijdig, duidelijk en betrouwbaar wordt gecommuniceerd?

16.03 Dimitri Legasse (PS): *Over enkele dagen begint er een spoorstaking van een week. De treinreizigers zeggen begrip te hebben voor deze actie, omdat het spoorwegpersoneel nooit eerder zo frontaal aangevallen werd door de regering. U hebt geprobeerd te onderhandelen en had zelfs een voorakkoord getekend. De verwerping ervan door de achterban is echter veelzeggend.*

Naar verluidt zou u nu weigeren verder te onderhandelen. Dat is niet uw aard, maar kennelijk moegestreden duwt u steeds meer door naar de hervormingen die de regering wil doorvoeren. U zei dat u voorstander was van een dialoog met alle sociale partners. Vandaag hebben we eerder het

Développement durable) sur "Les grèves à la SNCB" (56012165C)

- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail fin janvier" (56012176C)

16.01 Frank Troosters (VB): *Les syndicats du rail veulent organiser une grève du 26 au 30 janvier pour protester contre les projets de réforme du gouvernement fédéral. Après le record de grèves atteint en 2025, il semble que la tendance se poursuivra en 2026.*

Vous êtes-vous entretenu à ce sujet avec les syndicats de cheminots? Tenterez-vous d'éviter cette action? Comment les nombreuses grèves s'accordent-elles avec votre ambition d'attirer davantage de voyageurs vers le train? Comment éviterez-vous que les voyageurs soient à nouveau victimes de la discorde entre les cheminots et le gouvernement fédéral?

16.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): *Les syndicats ferroviaires prévoient une "grève tournante" du 26 au 30 janvier inclus, avec des actions menées dans différentes régions ou par différentes catégories professionnelles à certaines dates. Selon les médias, le personnel est opposé à l'arrêt des recrutements statutaires et aux mesures en matière de pensions. La CGSP Cheminots affirme que les pourparlers entre les syndicats et le ministre n'ont abouti à aucun résultat.*

Quelle est votre opinion au sujet de cette nouvelle grève? L'allégation de la CGSP Cheminots est-elle exacte? Qu'avez-vous pensé de la concertation qui a été organisée? Qu'entendrez-vous pour éviter que les voyageurs ne soient de nouveau lésés par les actions syndicales? Comment veillerez-vous à ce que les horaires alternatifs soient communiqués en temps voulu, de manière claire et fiable?

16.03 Dimitri Legasse (PS): *Dans quelques jours, les cheminots partiront en grève pour une semaine. Les navetteurs se disent compréhensifs dans la mesure où jamais les cheminots n'ont été aussi durement attaqués par le gouvernement. Vous avez essayé de négocier et aviez même un préaccord signé. Mais son refus par la base est révélateur.*

Il semblerait que vous refusiez à présent la négociation. Ce n'est pas votre tempérament mais, de guerre lasse, vous avancez vers les réformes que le gouvernement veut mener. Vous vous disiez adepte du dialogue avec l'ensemble des partenaires sociaux. Aujourd'hui, on a plutôt le sentiment que

gevoel dat u de sociale dialoog wilt reduceren tot louter een consultatieronde.

vous voulez réduire le dialogue social à un simple processus de consultation.

Wat denkt u te doen om de sociale vrede bij de NMBS snel te herstellen? Hoeveel stakingen moeten de reizigers nog ondergaan voordat u weer een constructieve dialoog met de vakbonden aanknoopt?

Qu'entendez-vous faire rapidement pour ramener la paix sociale au sein de la SNCB? Combien de grèves faudra-t-il encore, subies par les navetteurs, pour que vous rouvriez un dialogue constructif avec les organisations sociales?

16.04 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Het modelleren van het personeelsbeleid bij de spoorwegen is een cruciale stap om de toekomstige liberalisering voor te bereiden en tegelijkertijd de continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. In het kader van die hervormingen is er een staking aangekondigd van 26 tot 30 januari.

16.04 Serge Hiligsmann (Les Engagés): La modélisation de la gestion des ressources humaines au sein des chemins de fer constitue une étape essentielle pour préparer à la libéralisation à venir, tout en garantissant la continuité et la qualité du service. Dans ce contexte de réforme, un mouvement de grève est annoncé du 26 au 30 janvier.

Hoe staat het met de dialoog met de vakbonden? Welke maatregelen overweegt men om de gevolgen van die staking voor de pendelaars te beperken? Hoe stemmen de vervoersmaatschappijen hun maatregelen op elkaar af om alternatieven aan te bieden?

Où en est le dialogue avec les organisations syndicales? Quelles mesures sont envisagées pour limiter l'impact de ce mouvement sur les navetteurs? Comment les opérateurs de transport se coordonnent-ils pour proposer des solutions alternatives?

16.05 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Ik heb echt geprobeerd om te onderhandelen. Tot tweemaal toe werd er een akkoord ondertekend samen met de verantwoordelijken van de erkende vakbonden. Ik was bereid om die akkoorden ten aanzien van de regering te verdedigen. Ik begrijp de ongerustheid van de vakbonden, maar men moet de beleidsmakers niet verwijten dat er geen resultaat werd bereikt terwijl er wel akkoorden werden ondertekend. Ik volg tevens de routekaart die in het regeerakkoord werd opgenomen.

16.05 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): J'ai réellement tenté de négocier. À deux reprises, un accord a été signé avec les responsables des syndicats reconnus. J'étais prêt à défendre ces accords devant le gouvernement. Je comprends les inquiétudes des syndicats mais il ne faut pas reprocher aux responsables politiques que cela n'ait pas abouti alors que les accords étaient signés. Je suis également la feuille de route fixée par l'accord de gouvernement.

(Nederlands) Het stakingsrecht moet worden gerespecteerd, maar er waren ook al stakingen toen er nog niets was beslist. Vandaag is er geen onderhandelingsmarge meer. De onderhandelingen met de vakbonden zijn mislukt. Ik herhaal dat de genomen maatregelen alleen gericht zijn op nieuwe werknemers bij NMBS.

(En néerlandais) Le droit de grève doit être respecté, mais des grèves ont déjà éclaté à un moment où rien n'avait encore été décidé. Nous ne disposons aujourd'hui plus d'aucune marge de négociation. Les négociations avec les syndicats ont échoué. Je répète que les mesures qui ont été prises ne concerneront que les nouveaux travailleurs qui seront engagés à la SNCB.

We moeten dit ideologische debat achter ons laten en de NMBS voorbereiden op 2032, zoals onze buurlanden dat reeds voor ons deden. Alle verzoeningspogingen naar aanleiding van de stakingsaanzeggingen worden optimaal benut om de staking te vermijden.

Nous devons abandonner ce débat idéologique et préparer la SNCB à 2032, comme les pays voisins l'ont déjà fait avant nous. Toutes les tentatives de conciliation menées à l'occasion des dépôts de préavis de grève sont utilisées de manière optimale en vue d'éviter les grèves.

(Frans) Ik probeer altijd tot resultaten te komen via de sociale dialoog. Iedere stakingsaanzegging moet echter aan verschillende vereisten voldoen. HR Rail zal als hoeder van het sociaal overleg nagaan of er een procedure moet worden aangespannen tegen

(En français) J'essaie toujours d'obtenir un résultat via le dialogue social. Tout préavis de grève doit cependant répondre à plusieurs exigences. HR Rail, gardien de la concertation sociale, vérifiera si un recours doit être introduit contre le préavis de grève.

deze stakingsaanzegging.

(Nederlands) Zoals gewoonlijk volgen NMBS en Infrabel de vastgelegde procedure bij stakingen. Medewerkers die deel uitmaken van de essentiële populatie moeten in het kader van de gegarandeerde dienstverlening hun stakingsintenties kenbaar maken. Op basis daarvan worden alternatieve dienstregelingen opgemaakt, die volgens de gebruikelijke kanalen en timing worden gecommuniceerd. De alternatieve dienstregeling is eerder al een betrouwbaar alternatief gebleken.

(Frans) HR Rail, de NMBS en Infrabel hebben dagelijks contact met de vakbonden. Dat zal ik ook doen. Morgen staat er een nieuwe bemiddelingsvergadering op het programma. De wet van november 2017 betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor is sinds januari 2018 van kracht en garandeert een aangepaste dienstverlening tijdens stakingen. De NMBS en Infrabel leven die wet nauwgezet na, waardoor de treinen 365 dagen per jaar rijden.

De modernisering van het HR-beleid in het kader van de liberalisering van de spoorwegmarkt is onontbeerlijk om de operationele en financiële continuïteit van Infrabel, de NMBS en HR Rail op lange termijn te garanderen. Die ondernemingen willen nieuwe collectieve arbeidsovereenkomsten sluiten die duurzame en aantrekkelijke banen garanderen, in het kader van een constructieve sociale dialoog met de vakbonden. Ik steun die initiatieven. De NMBS werkt een alternatieve treindienst uit op basis van het beschikbare personeel, die uiterlijk 24 uur voor de staking wordt bekendgemaakt.

De wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening voorziet in de planning van een alternatief vervoersplan. De stakingsaanzegging moet ten minste acht dagen voor het begin van de staking worden ingediend. De essentiële personeelsleden moeten uiterlijk 72 uur van tevoren laten weten of ze al dan niet aan de staking deelnemen. Ten slotte wordt een vervoersplan opgesteld en 24 uur van tevoren aan de reizigers meegedeeld.

De NMBS garandeert een treindienst die afhankelijk is van het beschikbare personeel. Bij een meerdaagse staking blijft het treinaanbod onderhevig aan onvoorziene afwezigheden van het personeel. Het is dus essentieel dat alle reizigers de stand van zaken volgen via de gebruikelijke informatiekkanalen.

(En néerlandais) Comme d'habitude, la SNCB et Infrabel suivent la procédure prévue en cas de grève. Les collaborateurs qui font partie de la population essentielle doivent faire connaître leurs intentions de grève dans le cadre du service garanti. Sur cette base, un plan de transport de substitution est établi et communiqué au travers des canaux ordinaires et selon le calendrier habituel. Le plan de transport de substitution s'est déjà révélé être une solution fiable dans le passé.

(En français) HR Rail, la SNCB et Infrabel sont en dialogue quotidien avec les syndicats. Ce sera aussi mon cas. Une nouvelle réunion de médiation est prévue demain. La loi de novembre 2017 relative à la continuité des services de transport ferroviaire est d'application depuis janvier 2018 et garantit un service adapté pendant les périodes de grève. La SNCB et Infrabel la respectent scrupuleusement, de sorte que les trains roulent 365 jours par an.

La modernisation de la politique RH dans le cadre de la libéralisation du marché ferroviaire est indispensable pour garantir la continuité opérationnelle et financière d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail à long terme. Ces entreprises veulent conclure de nouvelles conventions collectives offrant la garantie d'un emploi durable et attrayant, dans le cadre d'un dialogue social constructif avec les syndicats. Je les soutiens. La SNCB élabore un service ferroviaire alternatif basé sur le personnel disponible; ce service sera communiqué au plus tard 24 heures avant la grève.

La loi relative à la continuité des services prévoit la planification d'un plan de transport alternatif. Le préavis de grève doit être déposé au moins huit jours avant le début de la grève. Les membres du personnel essentiel doivent communiquer leur intention définitive de participer ou non à la grève au plus tard 72 heures avant. Enfin, un plan de transport est élaboré et communiqué aux voyageurs 24 heures à l'avance.

La SNCB garantit un service de trains qui dépend du personnel disponible. Lors d'une grève de plusieurs jours, l'offre de trains reste soumise à des absences imprévues du personnel. Il est donc essentiel que tous les voyageurs suivent l'évolution de la situation via les canaux d'information habituels.

Deze stakingsweek zal een impact hebben op de dienstverlening aan de reizigers, maar ik zal niet zwichten voor de druk van de vakbonden, die me niet legitiem lijkt gelet op het overleg dat tot dusver plaatsgevonden heeft en op de enorme uitdagingen waar de spoorwegbedrijven voor staan.

Ten tijde van de liberalisering van het spoor in Duitsland, ging 40 % van de concessies naar niet-historische operators. In Frankrijk worden drie van de dertien concessies aan een niet-historische operator toegekend. Het is hoog tijd dat het spoorwegbedrijf zich klaarstoomt om tegen 2032 het gewenste niveau te halen.

16.06 Frank Troosters (VB): België is een recordhouder op stakingsgebied. Wat een waanzin is dit allemaal, en waar brengt deze situatie ons? De belastingbetaler verwacht een correcte dienstverlening, maar een oplossing is nog niet in zicht. Treinreizigers zullen daardoor weer vaker voor de auto kiezen. Ik maak mij zorgen over de rest van het jaar.

16.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het is goed dat u het signaal geeft dat de maat vol is. Het is duidelijk dat de vakbonden niet openstaan voor gesprek. Ook ik vind dat het stakingsrecht door hen is misbruikt. De studenten zullen door het gekozen tijdstip het hardst worden getroffen. Mensen verliezen zo het vertrouwen in de trein en stappen over op ander vervoer.

16.08 Dimitri Legasse (PS): Wij aanvaarden niet dat men deze actie niet als legitiem beschouwt. De agenda werd herzien, en er is amper sprake van overleg. Ik dacht dat u openstond voor de dialoog, maar nu bewijst u het tegendeel. U komt er ten minste voor uit: dit is een beperking van de rechten van de werknemers. U wordt even geraadpleegd, en dan duwen we toch door: dat is de boodschap aan de werknemers. Ik vraag u om weer om de onderhandelingstafel te gaan zitten.

16.09 Serge Hiligsmann (Les Engagés): We moeten de toekomst van onze spoordienst voorbereiden. Ik betreur deze stakingen, maar ik begrijp het wel. Gelukkig is er nog de minimale dienstverlening, waardoor er toch treinen zullen rijden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56011892C, 56011893C, 56011894C en 56011896C van de heer Bayet worden omgezet in schriftelijke vragen. De vragen nrs. 56011895C en 56011954C van de

Cette semaine de grève affectera le service aux voyageurs, mais je ne céderai pas devant une pression syndicale qui ne paraît pas légitime au vu de la concertation tenue jusqu'ici et des énormes enjeux qui attendent les entreprises ferroviaires.

Lors de la libéralisation du rail en Allemagne, 40 % des lots sont allés à des opérateurs non historiques. En France, trois des treize lots sont attribués à un opérateur non historique. Il est urgent que l'entreprise se mette à niveau pour affronter 2032.

16.06 Frank Troosters (VB): La Belgique détient le record en matière de grèves. Quelle folie, et où cette situation va-t-elle nous mener? Les contribuables attendent un service correct, mais aucune solution n'est encore en vue. Les voyageurs opteront donc à nouveau plus souvent pour la voiture. Je m'inquiète de la suite des événements en 2026.

16.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): C'est une bonne chose que vous fassiez savoir que la coupe est pleine. Il est clair que les syndicats ne sont pas ouverts au dialogue. Comme vous, je pense qu'ils ont abusé du droit de grève. Les étudiants seront les plus touchés en raison du moment choisi par les syndicats pour organiser la grève. Les citoyens perdent ainsi confiance dans le train et optent pour d'autres moyens de transport.

16.08 Dimitri Legasse (PS): Nous ne pouvons être d'accord qu'on ne considère pas ce mouvement comme légitime. De plus, l'agenda est revu et il est à peine question d'une consultation. Je vous croyais ouvert au dialogue, mais là, vous démontrez le contraire. Vous avez le mérite d'assumer: il s'agit d'une réduction des droits des travailleurs. Juste une consultation, et on avance: voilà le message aux travailleurs. Je vous demande de retourner à la négociation.

16.09 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Il faut préparer l'avenir de nos services ferroviaires. Je déplore donc ces grèves même si je les comprends. Heureusement que le service minimum permet de se déplacer.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 56011892C, 56011893C, 56011894C et 56011896C de M. Bayet sont transformées en questions écrites. Les questions n^{os} 56011895C et 56011954C de

heren Bayet en Foret vervallen. De vragen nrs. 56011897C, 56011898C, 56011899C en 56011923C van de heer Bayet worden omgezet in schriftelijke vragen.

17 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de statutaire benoemingen bij de NMBS, Infrabel en HR Rail" (56011900C)

17.01 Dimitri Legasse (PS): Aangezien een akkoord met de vakbonden uitbleef, hebt u beslist om in juni een einde te maken aan de statutaire aanwervingen bij de NMBS, Infrabel en HR Rail. De vakbonden hebben daarop een staking van een week aangekondigd.

De spoorwegmaatschappijen tellen ongeveer 25.000 statutaire en 4.000 contractuele medewerkers. Staan statutaire medewerkers niet garant voor loyaal en toegewijd personeel? Was het nodig om deze regeling er op deze manier door te duwen? Welke besparingen levert dat op? En welke winst op het vlak van flexibiliteit? Wilt u het makkelijker maken om mensen te ontslaan? Geef dat dan duidelijk toe! Het percentage vakbondsleden is over het algemeen lager onder contractuele medewerkers – en we zien wel welke plaats u aan de vakbonden toekent. Had u niet beter sociale vrede nagestreefd? Waarom hebt u de toepassing van deze maatregelen versneld?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Het regeerakkoord voorziet in een modernisering van het personeelsbeleid van de Belgische spoorwegmaatschappijen.

In het voorjaar en de zomer van 2025 hebben er ontmoetingen en overlegvergaderingen plaatsgevonden met de stakeholders, waaronder de vakbonden. In het najaar moest echter worden vastgesteld dat het door de voorzitters van de representatieve vakbonden ondertekende protocolakkoord door hun achterban was verworpen.

Een volledige omschakeling naar contractuele tewerkstelling is noodzakelijk om op de Europese deadlines te anticiperen. België is het enige land dat nog vasthoudt aan een algemeen geldend beleid van statutaire aanwervingen, wat de flexibiliteit beperkt en de aanpassing vertraagt. De andere Belgische openbaarvervoersbedrijven werven uitsluitend op contractuele basis aan en het waren niet altijd rechtse regeringen die deze maatregelen hebben genomen. De regering heeft ook beslist om de werkgeversbijdrage op te trekken tot 38 % om de pensioenkosten van nieuwe statutaire

MM. Bayet et Foret sont supprimées. Les questions n^{os} 56011897C, 56011898C, 56011899C et 56011923C de M. Bayet sont transformées en questions écrites.

17 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la statutarisation à la SNCB, chez Infrabel et HR Rail" (56011900C)

17.01 Dimitri Legasse (PS): Faute d'accord avec les syndicats, vous avez décidé de mettre fin dès juin au recrutement statutaire à la SNCB, chez Infrabel et HR Rail. Les syndicats ont dès lors annoncé une grève d'une semaine.

Les entreprises ferroviaires comptent environ 25 000 statutaires pour 4 000 contractuels. Ces statutaires ne sont-ils pas la garantie de conserver un personnel fidèle et investi? Fallait-il passer en force sur l'abandon de ce dispositif? Pour quelles économies? Et quel gain en flexibilité? Cherchez-vous une facilité accrue de licenciement? Assumez-le clairement alors! Le taux de syndicalisation est généralement plus faible chez les contractuels – et on voit la place que vous accordez aux syndicats. N'aurait-il pas été préférable de rechercher la paix sociale? Pourquoi avoir avancé l'application de ces mesures?

17.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): L'accord de gouvernement prévoit de moderniser la politique du personnel des entreprises ferroviaires belges.

Des rencontres et des concertations ont eu lieu avec les parties concernées, y compris les organisations syndicales, au printemps et à l'été 2025. Mais à l'automne, il a fallu constater que le protocole d'accord signé par les présidents des syndicats représentatifs avait été rejeté par la base syndicale.

La contractualisation complète s'impose pour anticiper les échéances européennes. La Belgique est le seul pays à maintenir un recrutement statutaire généralisé, ce qui limite la flexibilité et ralentit l'adaptation. Les autres opérateurs belges de transports publics recrutent uniquement sous contrat et ces mesures n'ont pas toujours été prises par des gouvernements de droite. Le gouvernement a aussi décidé d'augmenter la cotisation patronale à 38 % afin de couvrir les coûts de pension des nouveaux engagés statutaires. Cette évolution est essentielle pour garantir à long terme la continuité

personeelsleden te dekken. Dat is een essentiële evolutie om de operationele en financiële continuïteit van Infrabel, de NMBS en HR Rail op lange termijn te garanderen in een zeer competitieve omgeving.

De ministerraad heeft op 23 december dan ook een voorontwerp van wet goedgekeurd dat tot doel heeft de humanresourcesstrategie bij de Belgische spoorwegen te moderniseren. HR Rail zal de juridische werkgever blijven en garant staan voor het statuut, terwijl de entiteiten volledig verantwoordelijk worden voor het beheer en de besluitvorming op het vlak van human resources.

België heeft minder dan zeven jaar om zijn spoorwegmodel aan te passen. Deze hervormingen strekken ertoe de openbare dienstverlening te consolideren, het concurrentievermogen van de historische exploitanten te vrijwaren en de sector voor te bereiden op de Europese concurrentie.

Het voorontwerp werd op donderdag 8 januari aan het nationaal paritair comité voorgelegd. De spoorwegondernemingen hebben opnieuw bevestigd dat ze openstaan voor een constructieve sociale dialoog en streven naar collectieve arbeidsovereenkomsten waarin een aantrekkelijke en duurzame werkgelegenheid wordt gegarandeerd. Laten we de maandenlange onderhandelingen en wederzijdse engagementen niet vergeten.

Daarnaast wil men ook meer flexibiliteit hebben in het loonbeleid voor contractueel aangeworven personeelsleden.

Deze beslissing heeft tot doel het personeelsbeheer te moderniseren om de continuïteit van de openbare dienstverlening en het concurrentievermogen in Europees verband te verzekeren. Ze vervangt de sociale dialoog niet, maar creëert ruimte voor ambitieuze collectieve arbeidsovereenkomsten bij de NMBS, Infrabel en HR Rail, dat zijn rol als juridische werkgever behoudt.

De werkgeversbijdragen, die ook dienen om de pensioenen te betalen, zullen stijgen zodat ze identiek zijn in de privé- en de publieke sector. Iedereen betaalt voor de dotatie aan de spoorwegentiteiten, die autonoom en publiek zijn. Weinig burgers zouden bereid zijn om 100 tot 150 miljoen euro extra te betalen voor de NMBS.

In de vele brieven die ik ontvang van mensen die graag bij deze overheidsbedrijven willen werken, is het statuut geen doorslaggevend criterium. Wat zij vragen, is om te kunnen werken bij een performant overheidsbedrijf dat in 2032 iedereen nog steeds een plaats op de spoorwegmarkt garandeert, op

opérationnelle et financière d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail dans un environnement très concurrentiel.

Le Conseil des ministres a donc approuvé, le 23 décembre, un avant-projet de loi visant à moderniser la stratégie des ressources humaines au sein des chemins de fer belges. HR Rail restera l'employeur juridique et garant du statut, tandis que les entités deviendront entièrement responsables de la gestion décisionnelle des ressources humaines.

La Belgique a moins de sept ans pour adapter son modèle ferroviaire. Ces réformes visent à pérenniser le service public, à maintenir la compétitivité des opérateurs historiques et à préparer le secteur à la concurrence européenne.

L'avant-projet a été soumis ce jeudi 8 janvier en commission paritaire nationale. Les entreprises ferroviaires ont réaffirmé leur engagement en faveur d'un dialogue social constructif et de conventions collectives garantissant un emploi attractif et durable. Rappelons les nombreux mois de discussions et les engagements pris de part et d'autre.

Il y a aussi une volonté d'avoir plus de flexibilité dans la politique salariale offerte aux agents recrutés contractuellement.

Cette décision vise à moderniser la gestion du personnel afin d'assurer la continuité du service public et la compétitivité dans le cadre européen. Elle ne remplace pas le dialogue social, elle crée l'espace pour les conventions collectives ambitieuses à la SNCB, Infrabel et chez HR Rail, qui conserve son rôle d'employeur juridique.

Les cotisations patronales, qui servent aussi à payer les pensions, augmenteront de manière à être égales entre le privé et le public. Tout le monde paye la dotation aux entités du rail, qui sont autonomes et publiques. Peu de citoyens seraient disposés à payer entre 100 et 150 millions en plus pour la SNCB.

Dans les nombreux courriers que je reçois de personnes désireuses de travailler dans ces entreprises publiques, le statut n'est pas un critère privilégié. Ce qu'ils demandent, c'est de travailler dans une entreprise publique performante qui, en 2032, garantisse à tous de continuer à avoir une

gevaar af van marktaandeel verloren te zien gaan aan buitenlandse spelers.

17.03 Dimitri Legasse (PS): U tracht ons te doen geloven dat het aantrekkelijk is om werk flexibeler en onzekerder te maken. Veel werkzoekenden hechten veel belang aan de kwaliteit en de arbeidsvoorwaarden van een baan.

U hebt niet gezegd waarom deze maatregel in juni volgend jaar moet worden toegepast, behalve dat er moet worden geanticipeerd op 2032. Natuurlijk bent u gebonden aan het regeerakkoord, dat niet precies overeenkomt met het programma van Les Engagés. U hebt echter wel verklaard dat u het treinaanbod wilt verdubbelen. Uw voornemen om de statutaire benoeming af te schaffen en het werk flexibeler te maken zal daar niet bij helpen. De vakbondsleden hebben het protocolakkoord verworpen, terwijl u toegevingen had gedaan. Waarom luistert u niet naar hen en zet u de onderhandelingen niet voort? U moet zich herpakken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011901C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Samengevoegde vragen van

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voordelen van de combinatie fiets+trein" (56011902C)
- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tarifiering, fietsstallingen en een coherent multimodaal fiets-treinbeleid" (56012172C)

18.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): De stakingen die in januari werden aangekondigd, zullen sommige pendelaars ertoe aanzetten om de fiets te nemen. Intermodale formules worden aangemoedigd om ecologische, gezondheids- en praktische redenen. Er bestaan weliswaar al enkele maatregelen ter bevordering van de combinatie fiets+trein, maar de NMBS kan meer doen. Voor elke treinreis met een niet-opvouwbare fiets moet een reiziger immers 3 euro extra neertellen in de daluren en 5 euro in de spitsuren. Op jaarbasis komt dat neer op een aanzienlijk bedrag. Daar komt nog bij dat er te weinig fietsenstallingen zijn in de buurt van stations, dat bepaalde infrastructuur verouderd is en dat er veiligheidsproblemen zijn.

Zal het fietsplan maatregelen bevatten ter bevordering van de combinatie fiets+trein? Overweegt de NMBS een specifiek abonnement of

place sur le marché ferroviaire, sous peine de voir l'étranger décrocher les parts de marché.

17.03 Dimitri Legasse (PS): Vous essayez de faire croire que flexibiliser l'emploi et le rendre plus instable est attractif. Parmi les gens qui cherchent un emploi, beaucoup sont attentifs à la qualité et aux conditions de celui-ci.

Vous n'avez pas dit pourquoi appliquer cette mesure à juin prochain, si ce n'est qu'il faut anticiper 2032. Bien sûr, vous êtes tenu par l'accord de gouvernement, qui n'est pas exactement le programme des Engagés. Mais vous avez déclaré vouloir doubler l'offre ferroviaire. La fin de la statutarisation et la flexibilisation ne faciliteront pas cet objectif. Le protocole a été rejeté par la base, alors que vous aviez fait des concessions. Pourquoi ne pas l'entendre, et poursuivre la négociation? Ressaisissez-vous.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56011901C de M. Bayet est transformée en question écrite.

18 Questions jointes de

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les avantages de la combinaison vélo+train" (56011902C)
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La tarification, le stationnement et la cohérence de la politique de mobilité combinée vélo-train" (56012172C)

18.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Les grèves annoncées en janvier pousseront certains navetteurs à recourir au vélo. L'intermodalité est encouragée pour des raisons écologiques, sanitaires et pratiques. Bien qu'il existe déjà des mesures promouvant la combinaison vélo-train, la SNCB pourrait faire plus. En effet, pour chaque trajet en train avec un vélo non pliable, le navetteur doit payer 3 euros en plus en heure creuse et 5 euros en heure de pointe. Sur une année, cela représente un budget conséquent. À cela s'ajoutent le manque de places de stationnement pour vélos à proximité des gares, la vétusté de certains aménagements et des problèmes de sécurité.

Le plan vélo comprend-il des mesures en faveur de la combinaison vélo-train? La SNCB envisage-t-elle un abonnement spécifique ou un système de

een korting voor vaste klanten? Is ze van plan de fietsenstallingen te moderniseren?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Ik heb de NMBS gevraagd de intermodaliteit tussen fiets en trein te versterken. De spoorwegmaatschappij werkt aan beveiligde en overdekte fietsenstallingen en streeft ernaar tegen 2032 100 stations met zo een fietsenstalling uit te rusten. Eind 2025 beschikte de NMBS over meer dan 35 fietsenstallingen met toegangscontrole, die in totaal 7.664 plaatsen bieden. De fietsenstallingen die door steden en gemeenten worden beheerd, vallen hier niet onder en de fietspunten op terreinen van de NMBS evenmin. Voorts lopen er proefprojecten voor dergelijke fietsenstallingen en ik de NMBS gevraagd om hierover verslag uit te brengen voor het eerste kwartaal van 2026.

Daarnaast wordt er overwogen om het aanbod aan parkeerplaatsen voor auto's te verminderen ten gunste van fietsen. De in het beheerscontract opgenomen doelstelling inzake de systematische verhoging van de fietscapaciteit werd in 2025 bereikt. Het volgende doel bestaat erin om 10.000 bijkomende plaatsen aan te bieden tegen eind 2027. De projecten werden al opgestart. Het meerjareninvesteringsplan voorziet in een specifiek budget. De NMBS streeft naar 164.000 bijkomende fietsplaatsen tegen 2032.

Het plan Be Cyclist 2.0, dat binnenkort aan de regering zal worden voorgelegd, voorziet tegen 2032 in 40.000 fietsplaatsen meer dan in 2022, in een betere toegankelijkheid van de perrons en de treinen en in meer fietspunten. Tegelijkertijd promoot de NMBS treinabonnementen bij bedrijven dankzij een voordelige fiscale aftrek voor de werkgever en de werknemer, en moedigt ze de mogelijkheid om een fiets te leasen aan door de complementariteit met het treinaanbod te onderstrepen.

De NMBS, Infrabel en HR Rail bieden hun werknemers de mogelijkheid om een fiets te leasen.

De NMBS is niet van plan om een getrouwheidsmechanisme voor de combinatie fiets+trein in te voeren. We zullen echter de doeltreffendheid van het nieuwe tariefschema van de NMBS evalueren, dat een voordelig tarief voor de combinatie fiets+trein omvat. De NMBS onderzoekt partnerschappen met aanbieders van e-bikes en met leasingdiensten. Ze heeft een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Blue-mobility en er worden deelfietsen aangeboden in de stations. In het kader van BeCyclist 2.0 zal de NMBS een strategie ontwikkelen voor deelfietsen rond de stations.

fidélité? Prévoit-elle de moderniser les infrastructures de stationnement pour vélos?

18.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): J'ai demandé à la SNCB de renforcer l'intermodalité vélo-train. Elle développe des parkings vélos sécurisés et couverts, avec un objectif de 100 gares équipées en 2032. Fin 2025, la SNCB comptait plus de 35 parkings avec contrôle d'accès pour un total de 7 664 places. Ceci ne comprend pas les parkings gérés par les villes et communes ni les points vélos situés sur les terrains de la SNCB. Par ailleurs, des projets pilotes de tels parkings vélos sont en cours, pour lesquels j'ai demandé rapport à la SNCB pour le premier trimestre 2026.

Il est aussi envisagé de réduire l'offre de parkings pour les voitures au profit des vélos. L'augmentation systématique de la capacité cyclable prévue dans le contrat de gestion a été atteinte en 2025. L'objectif suivant est d'offrir 10 000 places supplémentaires fin 2027. Les projets sont déjà lancés. Le plan pluriannuel d'investissement comprend un budget spécifique. La SNCB prévoit 164 000 places vélos en 2032.

Le plan Be Cyclist 2.0, qui sera prochainement soumis au gouvernement, prévoit, en 2032, 40 000 places de vélo en plus qu'en 2022, une meilleure accessibilité aux quais et aux trains et avantage de points vélos. Parallèlement, la SNCB promeut auprès des entreprises les abonnements de train grâce à une déductibilité fiscale avantageuse pour l'employeur et le salarié, et encourage le recours au leasing vélo en soulignant la complémentarité avec l'offre ferroviaire.

La SNCB, Infrabel et HR Rail proposent à leurs employés d'opter pour un leasing de vélo.

La SNCB n'envisage pas de mécanisme de fidélité pour la combinaison vélo-train. Cependant, nous évaluerons l'efficacité de la nouvelle grille tarifaire de la SNCB, qui comprend un tarif avantageux pour la combinaison vélo-train. La SNCB explore des partenariats avec des opérateurs de vélos électriques et des services de leasing. Elle a conclu un accord de coopération avec Blue-Mobility et des vélos sont proposés en libre-service dans les gares. Dans le cadre de Be Cyclist 2.0, la SNCB développera une stratégie pour les vélos partagés autour des gares.

18.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Ik hoop dat er in de algemene strategie ook parkings voor auto's en andere voertuigen opgenomen zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56011903C en 56011912C van de heer Bayet worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station Tubeke" (56011915C)

19.01 Dimitri Legasse (PS): In het station Tubeke is de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit al geruime tijd problematisch, met roltrappen die al jaren buiten gebruik zijn. Er zijn werken aan de gang om de perrons te verhogen en de roltrappen te vervangen door liften. Doordat de overkappingen werden verwijderd vóór het einde van de werken zijn de perrons echter oncomfortabel en slecht verlicht, met alle risico's van dien voor de gebruikers.

Hoe ver zijn de werkzaamheden gevorderd en wat is de verdere planning? Waarom worden de werken op deze specifieke manier gefaseerd, en welke maatregelen worden er genomen om de verlichting en de toegankelijkheid van de perrons, de toiletten en de stationshal te verbeteren, met name tijdens de beperkte openingsuren?

19.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De fasering van de werken wordt bepaald door de mogelijkheden van Infrabel om sporen buiten dienst te stellen. De perrons werden verhoogd en de NMBS installeert nu liften en vernieuwt de luifels. Op sporen 1, 2 en 3 omvat dit de sloop van de oude roltrappen en luifels, de bouw van trappen en hellingen, de installatie van liftkooien en de aanpassing van de afwatering. Aan de kant van de toegang via de rue du Perroquet wordt de fietsluifel afgebroken, wordt de toiletunit verplaatst en worden een lift en een nieuwe fietsluifel gebouwd.

Ook de renovatie van de onderdoorgang staat op het programma. De werken zijn in maart 2025 van start gegaan en de ingebruikname van de nieuwe installaties wordt verwacht in de zomer van 2026.

Na afloop van deze werken zullen de perrons via liften toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS streeft ernaar de onthaalinfrastructuur in haar stations te

18.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): J'espère que la stratégie globale comprendra des parkings pour les voitures et autres véhicules.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 56011903C et 56011912C de M. Bayet sont transformées en questions écrites.

19 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Tubize" (56011915C)

19.01 Dimitri Legasse (PS): La gare de Tubize pose depuis longtemps des problèmes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, avec des escalators hors service pendant des années. Un chantier est en cours pour surélever les quais et remplacer ces escalators par des ascenseurs. Cependant, l'enlèvement des abris avant la fin des travaux rend les quais inconfortables et mal éclairés, ce qui crée des risques pour les usagers.

Pouvez-vous préciser l'état d'avancement des travaux et le calendrier, expliquer ce phasage particulier des travaux, et indiquer les mesures pour améliorer l'éclairage, l'accessibilité aux quais, aux toilettes et au hall de gare, notamment pendant les heures d'ouverture limitées?

19.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Le phasage des travaux est déterminé par les possibilités de mise hors service des voies par Infrabel. Les quais ont été rehaussés et la SNCB installe maintenant les ascenseurs et renouvelle les auvents. Sur les voies 1, 2 et 3, cela comprend la démolition des anciens escalators et auvents, la construction d'escaliers et de rampes, des cages d'ascenseurs et l'adaptation de l'égouttage. Du côté de l'accès par la rue du Perroquet, l'auvent pour vélos est démolé, le module sanitaire déplacé, un ascenseur et un nouvel auvent pour vélos sont en construction.

La rénovation du couloir sous voies est également prévue. Le chantier démarré en mars 2025 est en cours et la mise en service des nouvelles installations est estimée à l'été 2026.

À l'issue de ces travaux, les quais seront accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce aux ascenseurs. La SNCB vise à standardiser les infrastructures d'accueil dans ses gares et, dans ce

standaardiseren; in dat verband voldoet het station Tubeke niet aan de voorwaarden voor de installatie van nieuwe roltrappen.

De onderdoorgang zal bovendien beter verlicht worden. Wat de toegankelijkheid van de toiletten en de stationshal betreft, stelt de NMBS herhaaldelijk vandalisme vast, met name aan de toegangsdeuren, wat een reden was om de openingsuren van de wachtruimte te beperken. De NMBS is van plan om tegen 2027 een zelfreinigende toiletunit te installeren die permanent toegankelijk is.

19.03 Dimitri Legasse (PS): U zult het ermee eens zijn dat al die maatregelen tijd kosten, en volgens verschillende fasen geïmplementeerd zullen worden, soms intern, soms door bedrijven die in regie werken, soms door onderaannemers. De roltrappen zijn al bijna tien jaar defect! Deze zomer zouden de verlichting en de toiletten operationeel moeten zijn. We blijven het dossier opvolgen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaventram" (56011920C)

20.01 Britt Huybrechts (VB): *De werken aan de luchthaventram zouden gestart zijn en zouden tegen 2030 of 2031 de luchthaven moeten verbinden met het station Brussel-Noord.*

Welke verantwoordelijkheid draagt de federale overheid in dit dossier? Hoe past de luchthaventram in het federale mobiliteits- en spoorbeleid? Hoe wordt de federale overheid betrokken bij de besluitvorming en financiering van het project? Klopt het dat in 2025 werd uitgegaan van een totale investering van 240 miljoen euro? Beschikt u over een actueel kostenoverzicht? Wordt het gebruik van de luchthaventram geïntegreerd in het reguliere tariefsysteem voor het openbaar vervoer? Hoe verhoudt de tramlijn zich tot de bestaande federale spoorverbinding tussen Brussel en de luchthaven? Kunt u garanderen dat gebruikers van de tramlijn niet zullen worden geconfronteerd met een bijkomende toeslag, zoals de Diabolotoeslag op het spoor?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het gaat om een regionaal initiatief, dat niet onder mijn bevoegdheid valt.

20.03 Britt Huybrechts (VB): Dat is volgens mij het hele probleem. Er zijn verschillende lokale overheden bevoegd, net als het Brussels

contexte, la gare de Tubize ne remplit pas les conditions pour l'installation de nouveaux escalators.

Concernant l'éclairage, un renforcement de l'éclairage du couloir sous voies est également prévu. Concernant l'accessibilité aux toilettes et au hall de gare, la SNCB constate des actes répétés de vandalisme, notamment sur les portes d'accès, ce qui motive la limitation des horaires d'ouverture de la salle d'attente. La SNCB prévoit l'installation d'un module sanitaire automatique accessible en continu à l'horizon 2027.

19.03 Dimitri Legasse (PS): Vous conviendrez que tout ceci prend du temps, avec des phasages différents et des entreprises parfois en régie, parfois en interne, parfois en sous-traitance. Les escalators sont en panne depuis presque dix ans! Cet été, l'éclairage et les toilettes devraient être opérationnels. Nous suivrons le dossier.

L'incident est clos.

20 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le tram de l'aéroport" (56011920C)

20.01 Britt Huybrechts (VB): *Les travaux du tram de l'aéroport auraient commencé et la liaison entre l'aéroport et la gare de Bruxelles-Nord devrait être opérationnelle d'ici 2030 ou 2031.*

Quelle est la responsabilité du gouvernement fédéral dans ce dossier? Comment le tram de l'aéroport s'inscrit-il dans la politique fédérale ferroviaire et de mobilité? Comment le gouvernement fédéral est-il associé à la prise de décisions et au financement du projet? Est-il exact qu'en 2025, l'investissement total était estimé à 240 millions d'euros? Disposez-vous d'un aperçu actualisé des coûts? L'utilisation du tram de l'aéroport sera-t-elle intégrée dans le système tarifaire régulier des transports publics? Comment la ligne de tram et la liaison ferroviaire fédérale existante entre Bruxelles et l'aéroport s'articuleront-elles? Pouvez-vous garantir que les utilisateurs de la ligne de tram ne seront pas tenus de payer un supplément, comme la taxe Diabolo sur le rail?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'une initiative régionale qui ne relève pas de mes compétences.

20.03 Britt Huybrechts (VB): À mon avis, c'est là que se situe le problème. Plusieurs pouvoirs locaux sont compétents, au même titre que la Région de

Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Aangezien de luchthaven onder uw bevoegdheid valt, dacht ik dat u ook een bevoegdheid ter zake had.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 56011990C van de heer Bayet en nr. 56012185C van de heer Seuntjens vervallen. Vraag nr. 56011991C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij het spoor" (56012029C)

21.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): In uw antwoord van december op mijn jongste schriftelijke vraag over dit onderwerp gaf u aan dat u de heer Gilson had gevraagd om de consultancykosten vanaf 2026 met 20 % te verminderen.

Geldt die doelstelling voor de hele regeerperiode? Welk antwoord hebt u gekregen van de CEO van Infrabel en hoe hebt u daarop gereageerd? Eist u dezelfde vermindering van de NMBS? Zo ja, hebt u al een antwoord van hen gekregen?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Beide ondernemingen brengen onder meer nuances aan wat IT-consultancy betreft.

Mijn doel bestaat erin dat Infrabel en de NMBS zich aan die inspanning houden. De contacten met beide ondernemingen worden voortgezet om te bekijken hoe dat doel kan worden bereikt en hoe de bepalingen van het regeerakkoord kunnen worden nageleefd.

21.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ongeveer een jaar geleden gaf u aan dat u tijdens deze regeerperiode de treindirecties zou vragen om de consultancykosten met 10 % te verlagen. Wij hadden gevraagd om nog verder te gaan en dat hebt u gedaan. Dat verheugt ons, maar we zullen erop toezien dat die verlaging van de consultancykosten ook daadwerkelijk in de praktijk wordt toegepast.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56012032C van de heer Hilgsmann en vragen nrs. 56012043C, 56012045C en 56012046C van de heer Bayet worden omgezet in schriftelijke vragen.

Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Étant donné que l'aéroport relève de vos attributions, je pensais que vous disposiez également d'une compétence dans ce domaine.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 56011990C de M. Bayet et 56012185C de M. Seuntjens sont supprimées. La question n^o 56011991C de M. Bayet est transformée en question écrite.

21 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultance dans le rail" (56012029C)

21.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Dans votre réponse de décembre à ma dernière question écrite sur le sujet, vous indiquiez avoir demandé à M. Gilson de réduire de 20 % les dépenses de consultance à partir de 2026.

Cet objectif s'inscrit-il sur l'ensemble de la législature? Quelle réponse avez-vous reçue du CEO d'Infrabel et quelle a été votre réaction? Exigez-vous la même réduction de la part de la SNCB? Si oui, avez-vous déjà obtenu une réponse de leur part?

21.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Les deux entreprises apportent notamment des nuances concernant la consultance IT.

Mon objectif est bien que Infrabel et la SNCB se soumettent à cet exercice. Les contacts avec ces deux entreprises se poursuivent pour voir comment remplir cet objectif et respecter les dispositions de l'accord de gouvernement.

21.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Il y a près d'un an, vous indiquiez que vous alliez demander une baisse de 10 % des frais de consultance aux directions du rail durant votre législature. Nous avons demandé d'aller plus loin. Vous l'avez fait. Nous sommes satisfaits mais nous nous assurerons que cette baisse de la consultance est effectivement appliquée sur le terrain.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n^o 56012032C de M. Hilgsmann et les questions n^{os} 56012043C, 56012045C et 56012046C de M. Bayet sont transformées en questions écrites.

22 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinverkeer bij winterweer" (56012048C)

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ingevolge het winterplan van de NMBS moet het stationspersoneel 24 uur per dag paraat zijn om de perrons en stationsingangen sneeuw- en ijsvrij te maken. Daarnaast kunnen bepaalde treinverbindingen tijdelijk worden afgeschaft.

Hoe evalueert u het spoorverkeer in de huidige winterperiode tot nu toe? Hoeveel treinen konden er tijdens de sneeuwdagen normaal rijden, hoeveel treinen reden er met vertraging en hoeveel treinen werden er afgeschaft? Op welke lijnen deden zich de meeste problemen voor?

Hoe wordt het sneeuw- en ijsvrij maken concreet georganiseerd? Ik heb stations en perrons gezien waar het na vier dagen winterweer gevaarlijk glad was. Wat met de stations zonder stationspersoneel?

Wie zetelt in het comité dat bepaalt of treinen moeten worden afgeschaft? Hoe wordt er tijdens de sneeuwperiodes gecommuniceerd met de reizigers over mogelijke vertragingen, afschaffingen en de veiligheidsmaatregelen in de verschillende stations? Hoe denkt u de communicatie sneller bij de reizigers te krijgen, zodat ze hun verplaatsingen beter kunnen plannen?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Tijdens 5, 6 en 7 januari 2026 bleef het spoorverkeer redelijk functioneren ondanks zware winterse omstandigheden, met een stiptheid van respectievelijk 89,5 %, 85,8 % en 73,7 %. De impact verschilde sterk per lijn. Er werden op die dagen 73, 83 en 91 treinritten afgeschaft, vooral door defect rollend materieel en problemen op buitenlandse netten, met name in Nederland. De infrastructuur van Infrabel werd slechts beperkt getroffen, vooral door extra incidenten aan wissels. De ploegen bleven maximaal ingezet om snel in te kunnen grijpen. Het winterplan van de NMBS geldt van november tot eind maart voor stations, perrons en parkings, terwijl steden en gemeenten instaan voor de sneeuw- en ijsbestrijding in de openbare ruimte rond de stations.

Tijdens de periode van het winterplan stelt de NMBS

22 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le trafic ferroviaire en conditions hivernales" (56012048C)

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): En vertu du plan hivernal de la SNCB, le personnel des gares doit être disponible 24 heures sur 24 pour dégager la neige et la glace des quais et des entrées des gares. En outre, certaines liaisons ferroviaires peuvent être temporairement supprimées.

Comment évaluez-vous le trafic ferroviaire depuis le début de la période hivernale? Combien de trains ont pu circuler normalement pendant les jours de neige, combien ont subi des retards et combien ont été supprimés? Sur quelles lignes les problèmes ont-ils été les plus nombreux?

Comment le déneigement et le dégivrage s'organisent-ils dans la pratique? J'ai vu des bâtiments de gares et des quais qui étaient dangereusement glissants après quatre jours de temps hivernal. Qu'en est-il des gares dépourvues de personnel?

Qui siège au comité qui décide de la suppression des trains? Comment communique-t-on avec les voyageurs pendant les périodes de neige au sujet des éventuels retards, suppressions et mesures de sécurité dans les différentes gares? Comment comptez-vous accélérer la communication à l'égard des voyageurs afin qu'ils puissent mieux planifier leurs déplacements?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les 5, 6 et 7 janvier 2026, le trafic ferroviaire a continué à fonctionner raisonnablement bien en dépit des conditions hivernales difficiles, avec une ponctualité de respectivement 89,5, 85,8 et 73,7 %. L'incidence de ces conditions a été très variable selon les lignes. Ces jours-là, 73, 83 et 91 trains ont été supprimés, principalement en raison de matériel roulant défectueux et de problèmes survenus sur les réseaux étrangers, notamment aux Pays-Bas. L'infrastructure d'Infrabel n'a été que peu touchée, principalement par des incidents supplémentaires au niveau des aiguillages. Les équipes ont continué de se mobiliser le plus possible afin de pouvoir intervenir rapidement. Le plan hiver de la SNCB est d'application de novembre à fin mars pour les gares, les quais et les parkings, tandis que les villes et les communes sont responsables du déneigement et du dégivrage des espaces publics aux abords des gares.

Pendant la période du plan hivernal, la SNCB

per lokale onderhoudsploeg een sneeuwverantwoordelijke aan die dagelijks de weersvoorspellingen opvolgt en de nodige maatregelen plant. Reinigingsploegen strooien preventief zout en bij zware omstandigheden worden gespecialiseerde firma's ingeschakeld. De NMBS werkt momenteel met jaarlijkse contracten in afwachting van een nieuw achtjarig contract. Samen met Infrabel bundelt de NMBS alle maatregelen in één winterplan, opgebouwd rond preventie en de beheersing van sneeuw, ijzel en rijm, ijs, koude en condensatie. Er zijn vooraf duidelijke afspraken met aannemers over strooiplannen, materiaal en voorraden. Van 1 november tot 31 maart worden de ingrepen afgestemd op de weersverwachtingen en de categorie van het station, waarbij vorstgevoelige stations extra aandacht krijgen.

Het expertencomité bestaat uit verschillende diensten van de NMBS en Infrabel, en wordt binnen de NMBS aangestuurd door de dienst die het vervoersplan en de weersopvolging coördineert. Naast die dienst zetelen ook de verantwoordelijken voor treinbestuurders, treinbegeleiders, stationspersoneel, Securail, reizigersinformatie en realtime verkeersbeheer in het comité. Samen analyseren zij, op basis van officiële KMI-voorspellingen, de weersituatie en bepalen zij welke maatregelen nodig zijn om de impact op het treinverkeer te beperken. Treinannuleringen zijn daarbij mogelijk, maar vormen niet het enige instrument. De communicatie naar de reizigers wordt afgestemd op de beslissingen van het comité. Bij een laag risiconiveau is er geen preventieve communicatie en wordt per incident geïnformeerd. Bij een medium risiconiveau worden geen preventieve ingrepen in het treinverkeer gedaan, maar wordt wel vanaf de dag voordien een algemene waarschuwing aan reizigers gecommuniceerd.

De NMBS communiceert bij winterweer via sociale media, de website, de NMBS-app en de informatieschermen in de stations. Op de dag zelf wordt per incident steeds duidelijk gecommuniceerd over oorzaak, locatie, gevolgen, alternatieven en prognose. Wanneer het expertencomité preventieve maatregelen neemt, zoals snelheidsbeperkingen, treinannuleringen of trajectaanpassingen, worden reizigers vooraf geïnformeerd via alle beschikbare kanalen. Omdat weersomstandigheden onzeker blijven, neemt de NMBS pas maatregelen zodra de situatie voldoende stabiel en betrouwbaar is, waarna de communicatie zo snel mogelijk wordt opgestart.

désigne, pour chaque équipe d'entretien locale, un responsable neige qui suit quotidiennement les prévisions météorologiques et planifie les mesures nécessaires. Les équipes de nettoyage épandent du sel à titre préventif et, en cas de conditions difficiles, des entreprises spécialisées sont appelées en renfort. La SNCB travaille actuellement avec des contrats annuels en attendant un nouveau contrat de huit ans. En collaboration avec Infrabel, la SNCB regroupe toutes les mesures dans un plan hivernal unique, axé sur la prévention et la gestion de la neige, du verglas, du givre, de la glace, du froid et de la condensation. Des accords clairs sont conclus à l'avance avec les entrepreneurs concernant les plans de salage, le matériel et les stocks. Du 1^{er} novembre au 31 mars, les interventions sont adaptées aux prévisions météorologiques et à la catégorie de la gare, une attention particulière étant accordée aux gares sensibles au gel.

Le comité d'experts est composé de membres de différents services de la SNCB et d'Infrabel. Au sein de la SNCB, il est piloté par le service qui coordonne le plan de transport et assure le suivi météorologique. Outre ce service, le comité comprend également les responsables des conducteurs de train, des accompagnateurs de train, du personnel de gare, de Securail, des informations aux voyageurs et de la gestion du trafic en temps réel. Ceux-ci analysent conjointement la situation météorologique sur la base des prévisions officielles de l'IRM et déterminent les mesures nécessaires pour limiter l'incidence des conditions météorologiques sur le trafic ferroviaire. Des annulations de trains sont possibles, mais ne constituent pas la seule solution. La communication aux voyageurs est adaptée aux décisions du comité. En cas de risque faible, aucune information n'est communiquée à titre préventif et les voyageurs sont informés des incidents au cas par cas. En cas de risque moyen, le trafic ferroviaire ne fait l'objet d'aucune intervention préventive, mais un avertissement général est communiqué aux voyageurs dès la veille du risque potentiel.

En cas de conditions hivernales, la SNCB informe les usagers par le biais des réseaux sociaux, du site internet, de l'application SNCB et des écrans d'information dans les gares. Le jour même, la cause, le lieu, les conséquences, les alternatives et les prévisions sont toujours communiqués clairement pour chaque incident. Lorsque le comité d'experts prend des mesures préventives telles que des limitations de vitesse, des annulations de trains ou des adaptations de trajets, les voyageurs en sont préalablement informés sur tous les canaux disponibles. Les conditions météorologiques restant incertaines, la SNCB ne prend des mesures que

Tijdens de hele winterperiode licht de NMBS haar wintermaatregelen ook toe via een vast webartikel op haar website.

lorsque la situation est suffisamment stable et fiable, après quoi la communication est lancée le plus rapidement possible. Durant toute la période hivernale, la SNCB donne des précisions sur ses mesures hivernales dans un article fixe publié sur son site internet.

22.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): De gemiddelde stiptheid bleef overeind, maar opnieuw troffen problemen op het Nederlandse spoor vooral het station Noorderkempen. U zegt dat er preventief wordt gecommuniceerd, maar ik heb daar zelf geen concrete voorbeelden van gezien. Het vertrek van de NMBS van het platform X is jammer, omdat dat net een snel en doeltreffend kanaal was om reizigers te informeren. Hoewel u aangeeft dat men niet te vroeg kan communiceren, was in dit geval wel degelijk vooraf bekend dat er een langere periode met sneeuw en ijzel aankwam. Communicatie blijft dus een structureel pijnpunt bij de NMBS en moet dringend gerichter en tijdiger worden aangepakt.

22.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): La ponctualité moyenne s'est maintenue, mais, une fois encore, les problèmes survenus sur le réseau ferroviaire néerlandais ont principalement touché la gare de Noorderkempen. Vous affirmez que la communication est préventive, mais je n'en ai moi-même vu aucun exemple concret. Le départ de la SNCB de la plateforme X est regrettable, car il s'agissait justement d'un canal rapide et efficace permettant d'informer les voyageurs. Bien que vous indiquiez que l'on ne saurait communiquer trop tôt, l'on savait à l'avance, en l'occurrence, qu'une période prolongée de neige et de verglas était annoncée. La communication reste donc un point sensible structurel au sein de la SNCB et doit faire l'objet d'une approche plus ciblée et davantage en temps opportun.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 56012052C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président:** La question n° 56012052C de M. Bayet est transformée en question écrite.

23 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "mybike" (56012063C)

23 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "mybike" (56012063C)

23.01 Wouter Raskin (N-VA): Het mybike-project van uw voorganger zorgde ervoor dat 244 fietsen werden teruggevonden op 1.731 aangiftes van fietsdiefstal. Ontwikkeling, lancering en onderhoud van het systeem kostten de federale overheid al een kleine 800.000 euro.

23.01 Wouter Raskin (N-VA): Le projet mybike de votre prédécesseur a permis de retrouver 244 vélos, sur un total de 1 731 déclarations de vol. Le développement, le lancement et la maintenance du système ont déjà coûté près de 800 000 euros au gouvernement fédéral.

Hoe evalueert u het systeem? Wegen de resultaten op tegen de kosten? Kan het systeem kostenefficiënter worden gemaakt?

Comment évaluez-vous ce système? Les résultats compensent-ils les coûts? Y a-t-il moyen de rendre le système plus rentable?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Momenteel zijn meer dan 158.000 fietsen opgenomen in het mybike-register en ik wil dat omhoog brengen naar 50 % van de fietsen. Momenteel wordt 14 % van de fietsen teruggevonden. De database is in opbouw en het is normaal dat het niet meteen goed werkt.

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): À ce jour, plus de 158 000 vélos figurent dans le registre mybike et je voudrais faire augmenter ce chiffre pour atteindre 50 % des vélos. Actuellement, 14 % des vélos sont retrouvés. La base de données est en cours de développement et il est normal qu'elle ne fonctionne pas immédiatement parfaitement.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is al 13 % van de fietsen geregistreerd in de databank; het systeem bestaat daar al 5 jaar. In Vlaanderen en Wallonië zijn

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, 13 % des vélos sont déjà enregistrés dans la banque de données; le système y existe déjà depuis cinq ans.

na respectievelijk 1 jaar en 8 maanden 1,13 % en 1,19 % van de fietsen geregistreerd.

Le pourcentage de vélos enregistrés est de 1,13 % en Flandre après un an et de 1,19 % en Wallonie après huit mois.

De opstart, ontwikkeling en lancering van het mybike-systeem kostten 733.000 euro. Het onderhoud kostte in 2025 maar 39.000 euro.

Le lancement, le développement et le déploiement du système mybike ont coûté 733 000 euros. En 2025, l'entretien n'a coûté que 39 000 euros.

De mybike-sticker schrikt fietsendieven af. Het systeem moet nu alleen nog onderhouden worden en het zal dus automatisch kostenefficiënter worden. Mybike zal zijn waarde nog bewijzen en er lopen gesprekken om het naar heel Europa uit te breiden.

L'autocollant mybike dissuade les voleurs de vélos. Il ne reste plus qu'à entretenir le système, qui deviendra alors automatiquement plus rentable. mybike va encore prouver sa valeur et des discussions sont en cours pour l'étendre à toute l'Europe.

23.03 Wouter Raskin (N-VA): Het preventieve effect van het systeem is een groot voordeel. Ik stelde me alleen vragen bij de kostprijs versus de opbrengst. Ik hoop dat het klopt dat het systeem goedkoper zal worden.

23.03 Wouter Raskin (N-VA): L'effet préventif du système est un avantage considérable. Je m'interrogeais seulement quant à son rapport coût/bénéfices. J'espère que le système deviendra effectivement moins coûteux.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vermindering van het aantal ambtenaren" (56012076C)

24 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diminution du nombre de fonctionnaires" (56012076C)

24.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *U wilt 459 miljoen euro besparen door federale ambtenaren die met pensioen gaan niet meer te vervangen en door de pensioenbijdragen van de werkgevers te verhogen.*

24.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Vous souhaitez économiser 459 millions d'euros en ne remplaçant plus les fonctionnaires fédéraux partant à la retraite et en augmentant les cotisations patronales pour les pensions.*

Wat houdt die beslissing concreet in? In welke mate zal het personeelsbestand worden verminderd? Wat zal de impact ervan zijn op de werkbelasting? Welke impact zal die maatregel hebben op de gebruikers van de betrokken diensten? Wie hebt u in dit verband geraadpleegd? Werden de vakbonden daarover geconsulteerd?

Que signifie concrètement cette décision? De combien les effectifs seront-ils réduits? Quel sera l'impact sur la charge de travail? Quel impact cette mesure aura-t-elle sur les usagers des services concernés? Qui avez-vous consulté? Les organisations syndicales ont-elles été consultées?

24.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De autonome overheidsbedrijven worden niet getroffen door de gedeeltelijke vervanging van gepensioneerde ambtenaren, in tegenstelling tot de FOD Mobiliteit, waarvan het personeelsbestand zal blijven slinken; de gevolgen daarvan en de toename van de werkdruk kunnen evenwel nog niet becijferd worden zolang de exacte verdeling niet is bepaald.

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Les entreprises publiques autonomes ne sont pas concernées par le remplacement partiel des agents retraités, contrairement au SPF Mobilité dont les effectifs continueront à se réduire, mais sans pouvoir quantifier les conséquences ni l'accroissement de charge de travail tant que la répartition exacte n'est pas déterminée.

De FOD Mobiliteit en de autonome overheidsbedrijven zullen getroffen worden door de geleidelijke verhoging van de werkgeversbijdragen voor statutaire benoemingen: 9,50 % in 2026, 19 % in 2027, 28,50 % in 2028 en 38 % vanaf 2029, wat ertoe moet leiden dat er minder statutaire ambtenaren worden aangeworven. De impact op het

Le SPF Mobilité et les entreprises publiques autonomes seraient concernés par l'augmentation graduelle des cotisations patronales pour les nominations statutaires: 9,50 % en 2026, 19 % en 2027, 28,50 % en 2028 et 38 % dès 2029, ce qui devrait diminuer le recrutement de statutaires. L'impact sur la DG Environnement est actuellement

DG Leefmilieu is vooralsnog moeilijk te bepalen.

difficile à déterminer.

De eerste jaarlijkse besparing op de personeelsmiddelen voor 2025-2029 werd doorgevoerd zonder een rechtstreekse impact op het huidige personeel, door vacatures te schrappen en bepaalde gepensioneerden niet te vervangen. Een en ander zal gevolgen hebben voor de werkdruk, maar die gevolgen zullen getemperd worden met dank aan de digitalisering, synergieën, AI en de focus op de kerntaken.

La première économie annuelle 2025-2029 sur les crédits de personnel a été réalisée sans toucher directement le personnel présent, en supprimant des offres d'emploi et en ne remplaçant pas certains départs à la retraite, avec un impact sur la charge de travail canalisé par la digitalisation, les synergies, l'IA et la focalisation sur les tâches essentielles.

Om deze tweede besparingsronde op te vangen zullen er nog meer vacatures moeten worden geschrapt, werkingskosten worden gedrukt of nieuwe inkomstenbronnen voor bepaalde fondsen moeten worden overwogen, waarbij de gevolgen voor het bestaande personeel tot een minimum moeten worden beperkt.

Pour absorber cette deuxième vague d'économies, il faudra encore supprimer des offres d'emploi, économiser sur les frais de fonctionnement ou envisager de nouvelles sources de revenus pour certains fonds, en limitant l'impact sur le personnel existant.

Het DG Leefmilieu wordt voornamelijk door fondsen gefinancierd, wat het mogelijk maakt de impact van de besparingen te beperken. Bij dat DG zijn er nog een groot aantal vacatures. Het huidige personeelsbestand wordt minder rechtstreeks getroffen.

La DG Environnement est principalement financée par des fonds, ce qui permet un impact limité. Elle dispose encore d'un nombre important de postes vacants. L'effectif actuel est moins directement touché.

Mijn administratie wil dat deze regeringsbeslissingen geen enkel nadelig gevolg hebben voor de gebruikers van deze diensten.

Mon administration souhaite que ces décisions gouvernementales ne produisent aucun effet préjudiciable pour les usagers de ces services.

Indien deze regeringsbeslissingen zouden leiden tot maatregelen die een impact hebben op de ambtenaren van de FOD of van de overheidsbedrijven die onder mijn bevoegdheid vallen, zouden de vakbondsorganisaties geraadpleegd worden. Tot op heden is dat niet het geval.

Si ces décisions gouvernementales se traduisaient par des mesures affectant les agents du SPF ou des entreprises publiques autonomes relevant de ma compétence, les organisations syndicales seraient consultées. À ce jour, tel n'est pas le cas.

[24.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Wij zijn gekant tegen een daling van het aantal ambtenaren. Door de hoge workload zou dan immers een deel van de werknemers ziek worden, wat het aantal langdurig zieken zou verhogen.

[24.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Nous nous opposons à la baisse de fonctionnaires. Une partie des travailleurs deviendront malades de leur travail, augmentant le nombre de malades de longue durée.

Dat zou ook betekenen dat er minder douanebeambten en arbeidsinspecteurs zijn, dat de mensen langer moeten wachten op hun pensioen, werkloosheidsuitkering, gezondheidszorg, enz. Deze besparing kadert in een strategie waarbij alles wat we opgebouwd hebben ontmanteld wordt.

Ce sera aussi moins de douaniers, d'inspecteurs du travail; des délais d'attente plus longs pour les pensions, le chômage, les soins de santé, etc. Cette économie s'inscrit dans le démantèlement de tout ce que nous avons construit.

Grote bedrijven blijven miljarden euro's aan loonsubsidies opstrijken. De overheidsambtenaren betalen hiervoor het gelag. Wij zullen schouder aan schouder staan met de werknemers van het openbaar ambt tijdens hun volgende actie.

De grandes entreprises continuent de recevoir des milliards d'euros de subventions salariales. Les travailleurs publics en font les frais. Nous serons aux côtés des agents de la fonction publique lors de leur prochaine mobilisation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod in het station Mortsel-Oude-God" (56012092C)

25 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre ferroviaire en gare de Mortsel-Oude-God" (56012092C)

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Herhaaldelijk werden bezorgdheden geuit over het sterk verminderde treinaanbod in het station Mortsel-Oude-God, maar een bijsturing van het aanbod blijft uit, naar verluidt vanwege de beperkte capaciteit door werken in Mechelen.

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): À plusieurs reprises, des préoccupations ont été exprimées concernant la nette contraction de l'offre de trains à la gare de Mortsel-Oude-God. Or une rectification de cette offre se fait attendre. Il me revient que cette contraction serait due à une réduction de la capacité en raison de travaux à Malines.

Bent u op de hoogte van de bezorgdheden van het stadsbestuur van Mortsel en van de besturen uit de omliggende gemeenten? Hoe beoordeelt u de huidige bediening met slechts één trein per uur? Zal in de nieuwe dienstregeling rekening worden gehouden met de vraag om twee treinen per uur te laten stoppen in Mortsel-Oude-God? Op welke manier veroorzaken de werken in Mechelen een gebrek aan capaciteit? Wanneer worden die werken afgerond? Bent u bereid om op korte termijn opnieuw rond de tafel te gaan zitten met alle betrokkenen om tot een oplossing te komen?

Êtes-vous informé des inquiétudes de l'administration communale de Mortsel et des administrations des communes avoisinantes? Que pensez-vous de la desserte actuelle caractérisée par un seul train par heure? Sera-t-il tenu compte, dans le nouvel horaire, de la demande visant à ce que deux trains par heure fassent halte à Mortsel-Oude-God? En quoi les travaux à Malines génèrent-ils un manque de capacité? Quand ces travaux seront-ils terminés? Êtes-vous disposé à entamer à brève échéance un nouveau cycle de négociations avec tous les intéressés afin de parvenir à une solution?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ondanks de algemene uitbreiding van het treinaanbod tussen 2023 en 2026, is het aanbod op de as Brussel-Antwerpen in december 2024 verminderd van 5 naar 4 IC-treinen per uur, en zag Mortsel-Oude-God het aanbod halveren. Om het aanbod te doen groeien, heeft de NMBS meer capaciteit op de sporen nodig, maar de vervoersmaatschappij heeft de aangevraagde rijpaden niet overal gekregen. Daardoor kan ze momenteel geen bijkomende treinen laten stoppen in Mortsel-Oude-God. De werken in Mechelen, waarbij steeds 2 tot 4 sporen buiten gebruik zijn, duren nog tot midden 2033 en hebben een grote impact op het treinverkeer tussen Antwerpen en Brussel. Daarnaast maken de beperkte capaciteit van niveau -2 in Antwerpen-Centraal, het beperkte aantal perrons in Antwerpen-Berchem op de as Brussel-Nederland en op de Noord-Zuidverbinding het moeilijk om op korte termijn een nieuwe IC-verbinding tussen Brussel en Antwerpen te realiseren.

25.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Malgré l'augmentation générale de l'offre ferroviaire entre 2023 et 2026, l'offre proposée sur l'axe Bruxelles-Anvers a été réduite de 5 à 4 trains IC par heure en décembre 2024, et Mortsel-Oude-God a vu l'offre diminuer de moitié. Pour l'augmenter, la SNCB a besoin de plus de capacité sur les voies, mais la société de transport n'a pas obtenu partout les sillons demandés. Elle ne peut donc pas actuellement faire arrêter de trains supplémentaires à Mortsel-Oude-God. Les travaux à Malines, qui entraînent la mise hors service de 2 à 4 voies, se poursuivront jusqu'à la mi-2033 et ont un impact important sur le trafic ferroviaire entre Anvers et Bruxelles. En outre, la capacité limitée du niveau -2 à Anvers-Central, le nombre limité de quais à Anvers-Berchem sur l'axe Bruxelles-Pays-Bas et sur la liaison nord-sud rendent difficile la mise en place à court terme d'une nouvelle liaison IC entre Bruxelles et Anvers.

De NMBS is op de hoogte van de bezorgdheden van het stadsbestuur van Mortsel en van de andere gemeentebesturen en blijft openstaan voor overleg met alle betrokken partijen. Zonder extra infrastructuurcapaciteit zal een toevoeging van een IC-trein op de lijn echter vermoedelijk ten koste gaan

La SNCB a connaissance des préoccupations de la commune de Mortsel et des autres autorités communales, et elle reste ouverte au dialogue avec l'ensemble des parties concernées. À défaut d'une capacité d'infrastructure supplémentaire, l'ajout d'un train IC sur la ligne se fera sans doute au détriment

van een andere binnenlandse IC- of S-verbinding, van een internationale verbinding zoals de Eurocity Direct of zelfs van een hogesnelheidsverbinding van de Eurostar. Daarom moeten we werk maken van operationele en infrastructurele verbeteringen om de bestaande capaciteit beter te kunnen benutten.

Kortom, er zijn geen gemakkelijke oplossingen, maar het is wel de taak van Infrabel en de NMBS om samen een realistische oplossing uit te stippelen op korte en middellange termijn.

[25.03] Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik begrijp uit uw antwoord dat er in de komende periode geen aanpassing mogelijk is. U zegt dat een extra IC-trein ten koste zou gaan van een Eurocity Direct, maar bijna niemand reist met die trein. Misschien moeten de betrokken instanties toch eens bekijken of op dat vlak iets mogelijk is.

Het incident is gesloten.

[26] Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme op het spoor" (56012093C)

[26.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): In de afgelopen weken kwamen opnieuw meerdere gevallen van vandalisme op en rond het spoor aan het licht, zoals een zwaar beschadigde trein in Turnhout en schade aan het station van Essen. Dit leidt tot afgeschaft treinverkeer, vertragingen en gemiste aansluitingen waardoor reizigers pas veel later thuis zijn.

Bent u op de hoogte van deze incidenten en hun impact op het dagelijkse treinverkeer? Wat zijn de gevolgen voor de betrouwbaarheid en de stiptheid? Welke acties ondernemen NMBS en Infrabel om vandalisme te voorkomen en volstaan deze maatregelen? Bestaat er een duidelijk plan van aanpak?

[26.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Vandalisme op het spoor, zoals vernielingen, kabeldiefstal en schade aan materieel, veroorzaakt vertragingen, afschaffingen en verstoringen. De technische teams grijpen dan snel in en Infrabel werkt ook samen met de federale politie. De NMBS en ik betreuren deze feiten, die niet alleen visuele schade veroorzaken maar ook de beschikbaarheid van het rollend materieel en de stiptheid aantasten. De NMBS werkt met geïntegreerde veiligheidsplannen gericht op preventie, met

d'une autre liaison IC ou S intérieure, d'une liaison internationale comme l'Eurocity Direct voire d'une liaison à grande vitesse de l'Eurostar. C'est pourquoi nous devons nous atteler à des améliorations opérationnelles et d'infrastructure afin de pouvoir mieux exploiter la capacité existante.

En résumé, il n'existe pas de solutions faciles, mais il incombe à Infrabel et à la SNCB d'élaborer conjointement une solution réaliste à court et moyen terme.

[25.03] Dorien Cuylaerts (N-VA): Je déduis de votre réponse qu'aucune modification ne sera possible dans un avenir proche. Vous affirmez qu'un train IC supplémentaire circulerait au détriment d'un Eurocity Direct, mais presque personne n'utilise ce dernier. Les instances concernées devraient peut-être examiner s'il existe une possibilité à cet égard.

L'incident est clos.

[26] Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le vandalisme sur le réseau ferroviaire" (56012093C)

[26.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Au cours des dernières semaines, on a découvert que le rail et les infrastructures ferroviaires avaient de nouveau fait l'objet de plusieurs actes de vandalisme. Un train a été gravement détérioré à Turnhout et la gare d'Essen a été endommagée, par exemple. À la suite de ces faits, des trains ont été annulés et d'autres retardés, des voyageurs ont raté leur correspondance, ce qui a considérablement compliqué leur trajet.

Avez-vous connaissance de ces incidents et de leurs répercussions sur le trafic ferroviaire quotidien? Quelles en sont les conséquences pour la fiabilité et la ponctualité? Quelles mesures la SNCB et Infrabel prennent-elles afin d'empêcher le vandalisme et ces mesures sont-elles suffisantes? Existe-t-il un plan d'action clair?

[26.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les actes de vandalisme sur le réseau ferroviaire tels que les destructions, les vols de câbles et les dommages causés au matériel entraînent des retards, des suppressions de train et des perturbations. Les équipes techniques interviennent rapidement et Infrabel coopère également avec la police fédérale. La SNCB et moi-même déplorons ces faits, qui portent non seulement préjudice à l'esthétique, mais altèrent également la disponibilité du matériel roulant et la ponctualité. La SNCB a

patrouilles door Securail, camerabewaking, toegangscontrole, verlichting en bewegingsdetectie.

De NMBS investeert jaarlijks in camera's op gevoelige locaties en werkt nauw samen met politiediensten voor handhaving en vervolging. Er zijn ook sensibiliseringscampagnes. Deze maatregelen worden voortdurend geëvalueerd en versterkt waar nodig. Vandalisme op het spoor is echter een breder maatschappelijk fenomeen.

Externe oorzaken zoals het betreden van het spoor, het gooien van voorwerpen, kwaadwillige handelingen of diefstal van metalen veroorzaken een groot deel van de vertraging. Daarom heeft Infrabel preventieve, beschermings- en repressiemaatregelen ingevoerd, zoals extra camera's, educatieve acties en samenwerking met de spoorwegpolitie. Deze acties kaderen in een algemeen plan tegen indringers en vandalisme, dat voortdurend wordt aangepast.

26.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Samenwerking tussen de verschillende instanties en sensibilisering zijn belangrijk, maar het vandalisme blijft bestaan. Het probleem is dat vandalen vaak niet worden gevat en hun straf ontlopen, terwijl de gevolgen voor de NMBS, Infrabel en de reizigers groot zijn.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid op Brussels Airport" (56012120C)

27.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Naar aanleiding van de aanslagen van maart 2016 formuleerde de onderzoekscommissie talrijke aanbevelingen. Een belangrijk deel daarvan heeft te maken met de veiligheid op de luchthaven, waar duizenden passagiers aanwezig zijn, alsook personeel om ervoor te zorgen dat zij veilig het vliegtuig kunnen nemen.

Het belang van een gemeenschappelijk communicatiesysteem voor alle operationele diensten hoorde ook bij die aanbevelingen. Onlangs

recours à des plans de sécurité intégrés qui sont axés sur la prévention et qui prévoient la présence de patrouilles de Securail, de vidéosurveillance, un contrôle des accès, l'éclairage des lieux et des outils de détection de mouvement.

La SNCB investit annuellement dans l'installation de caméras dans des lieux sensibles et collabore étroitement avec les services de police en matière de maintien de l'ordre et de poursuites. Des campagnes de sensibilisation ont également été mises sur pied. Ces mesures font l'objet d'une évaluation continue et sont renforcée en cas de besoin. Le vandalisme sur le réseau ferroviaire constitue cependant un phénomène sociétal plus large.

Des raisons externes telles que les intrusions sur les voies, le lancement d'objets, les actes de malveillance ou le vol de métaux entraînent une grande partie des retards. C'est pourquoi Infrabel prend des mesures de prévention, de protection et de répression telles que le placement de caméras supplémentaires, la mise en place d'actions éducatives et une collaboration avec la police des chemins de fer. Ces actions s'inscrivent dans le cadre d'un plan général de lutte contre les intrusions sur les voies et le vandalisme qui est adapté en permanence.

26.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Une collaboration entre les différentes instances et une sensibilisation sont importantes mais le vandalisme reste une réalité, le problème étant que les vandales ne sont pas souvent interpellés et se soustraient à leur peine alors que leur vandalisme est lourd de conséquences pour la SNCB, Infrabel et les voyageurs.

L'incident est clos.

27 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité à l'aéroport national" (56012120C)

27.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Suite aux attentats de mars 2016, la commission d'enquête a émis de nombreuses recommandations. Un aspect important concerne la sécurité à l'aéroport, qui compte des milliers de passagers, ainsi que du personnel qui s'investit pour garantir que ceux-ci puissent prendre leur avion en toute sécurité.

L'importance d'un système de communication commun à l'ensemble des services opérationnels faisait aussi partie de ces recommandations. Depuis

heeft de luchthavenbeheerder een nieuw systeem ontwikkeld voor alle interne operationele diensten van de luchthaven van Brussel.

peu, un nouveau système a été développé par le gestionnaire de l'aéroport pour l'ensemble des services opérationnels internes à l'aéroport de Bruxelles.

Hoe staat het met het gebruik van dat systeem? Bevindt het zich in een testfase? Wanneer zal het definitief operationeel zijn? Zal dat het oude systeem vervangen? Bevestigt u dat er voor de definitieve invoering een test zal worden uitgevoerd door een onafhankelijke instantie, zowel wat betreft de conformiteit als de dekking? Wordt het getest in geval van brand? Wat zijn de resultaten, mocht die test al zijn uitgevoerd? Welke problemen zijn er nog met dit systeem? Welke diensten zullen het gebruiken? Zijn er nog bedrijven die andere communicatiesystemen gebruiken?

Qu'en est-il de l'utilisation de ce système? Est-il en phase de test? Quand sera-t-il définitivement opérationnel? Remplacera-t-il l'ancien système? Confirmez-vous qu'un test sera effectué avant sa mise en place définitive par un organisme indépendant, et ce tant en ce qui concerne sa conformité que sa couverture? Sera-t-il testé en cas d'incendie? Si ce test a déjà eu lieu, quels en sont les résultats? Quels problèmes ce système présente-t-il encore? Quels services l'utiliseront? Existe-t-il encore des entreprises utilisant d'autres systèmes de communication?

[27.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): In het voorjaar van 2025 heeft Brussels Airport Company een telecommunicatiesysteem (radio en video) via mobiele 5G-toestellen op het eigen 5G-netwerk van BAC uitgerold. De verschillende operationele diensten van de luchthaven hebben het systeem uitgetest voordat het in gebruik werd genomen.

[27.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Au printemps 2025, Brussels Airport Company a déployé un système de télécommunication radio-vidéo via des appareils mobiles 5G sur le réseau 5G de BAC. Le système a été testé avant sa mise en service par les différents services opérationnels de l'aéroport.

Er zijn nog werken aan de gang om bepaalde tekortkomingen te verhelpen en de oude en nieuwe systemen worden voorlopig nog naast elkaar gebruikt. Het is de bedoeling om volledig naar het nieuwe systeem over te schakelen.

Des travaux sont encore en cours pour corriger certaines lacunes et les anciens et nouveaux systèmes sont encore utilisés en parallèle. L'intention est de passer complètement au nouveau système.

Op lange termijn zullen alle operationele diensten van Brussels Airport Company evenals alle dienstverleners en andere commerciële partners via het nieuwe systeem communiceren.

À long terme, tous les services opérationnels de Brussels Airport Company, ainsi que tous les prestataires de services et autres partenaires commerciaux communiqueront sur le nouveau système.

[27.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Dat nieuwe systeem moet betrouwbaar en efficiënt zijn, d.w.z. het moet een ruime dekking bieden, alle luchthavendiensten moeten het gebruiken en een onafhankelijke instantie moet het getest en goedgekeurd hebben. De veiligheid op de luchthaven vereist een solide systeem.

[27.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ce nouveau système doit être probant et efficace parce que cela signifie avoir une large couverture, être utilisé par l'ensemble des services de l'aéroport et être testé et approuvé par un organisme indépendant. La sécurité au sein de l'aéroport exige un dispositif bétonné.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[28] Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De al dan niet verplichte liberalisering van het spoor" (56012123C)

[28] Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation ou non de libéraliser le rail" (56012123C)

[28.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ik had u eerder een vraag gesteld over de al dan niet verplichte liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer.

[28.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je reviens vers vous concernant l'obligation ou non d'ouvrir le transport ferroviaire intérieur à la concurrence.

U gaf toen aan dat bepaalde uitzonderingen die het mogelijk maken om de rechtstreekse gunning te behouden niet van toepassing zijn op de Belgische situatie en dat andere uitzonderingen een hoge mate van rechtsonzekerheid met zich meebrengen. Kunt u aangeven welke uitzonderingen niet van toepassing zijn en welke een hoge mate van rechtsonzekerheid met zich meebrengen?

Volgens u volstaat het specifieke karakter van het Belgische net niet om een nieuwe rechtstreekse gunning te rechtvaardigen. De complexiteit van het spoorwegnet is evenwel een argument om het vervoersaanbod in België door één enkele operator te laten exploiteren. Wat is uw mening hierover?

Uw standpunt over de liberalisering lijkt te zijn geëvolueerd. In het regeerakkoord zette u de deur op een kier voor de *direct award*, maar deze optie wordt vandaag kennelijk terzijde gesteld. Hoe rechtvaardigt u deze evolutie? Welke voordelen zal de liberalisering voor de reizigers hebben en hoe zal de liberalisering een betere dienstverlening en betere arbeidsomstandigheden in de hand werken? Hoe heeft uw partij op het Europese niveau gestemd over het vierde spoorwegpakket en de liberalisering van het spoor?

28.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Het huidige openbaredienstcontract van de NMBS werd toegekend op basis van artikel 5 van de Europese verordening nr. 1370/2007. Dat artikel is sinds 25 december 2023 echter niet meer van toepassing. Voortaan worden openbaredienstcontracten voor het personenvervoer per spoor gegund via een openbare aanbesteding. Andere gunningswijzen vormen uitzonderingen die strikt moeten worden geïnterpreteerd. Mogelijke uitzonderingen houden verband met uitzonderlijke omstandigheden, kleine contracten of kenmerken van de markt en het netwerk ter verbetering van de prestaties.

Om een beroep te doen op die uitzonderingen, moet worden aangetoond dat aan de specifieke voorwaarden is voldaan. Sommige daarvan zijn niet van toepassing op de Belgische situatie en andere leiden tot rechtsonzekerheid. Om een onderhandse gunning op basis van de kenmerken van het netwerk en de markt te kunnen toepassen, is een solide motivering nodig. Die moet worden voorgelegd aan een onafhankelijke beoordelingsinstantie en kan nog steeds worden gecontroleerd door de Europese Commissie. De ruime formulering kan de continuïteit van de openbare dienstverlening in het gedrang brengen.

Een druk spoorwegnet, dat als een ster ligt rond een

Vous indiquiez que certaines exceptions permettant de maintenir l'attribution directe ne sont pas applicables à la situation belge et que d'autres présentent une part élevée d'insécurité juridique. Pouvez-vous préciser les exceptions inapplicables et celles qui présentent cette part élevée d'insécurité juridique?

Selon vous, la spécificité du réseau belge ne suffit pas à justifier une nouvelle attribution directe. Pourtant, de par sa complexité, le réseau justifie qu'un seul opérateur exploite l'offre de transport en Belgique. Qu'en pensez-vous?

Votre position sur la libéralisation semble avoir évolué. Alors que, dans l'accord de gouvernement, vous laissiez la porte entrouverte à l'attribution directe, cette option semble aujourd'hui écartée. Comment justifiez-vous cette évolution? Qu'apportera la libéralisation pour les usagers et en quoi améliorera-t-elle le service et les conditions de travail? Qu'a voté votre parti, au niveau européen, sur le 4^e paquet ferroviaire et la libéralisation du rail?

28.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): L'actuel contrat de service public de la SNCB a été attribué sur la base de l'article 5 du règlement européen n° 1370/2007. Or cet article n'est plus d'application depuis le 25 décembre 2023. Désormais, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués par voie de mise en concurrence, les autres modes d'attribution étant des exceptions à interpréter de manière stricte. Parmi ces exceptions, il y a la présence de circonstances exceptionnelles, les contrats de faible volume ou des caractéristiques du marché et du réseau pour des motifs d'amélioration de la performance.

Pour invoquer ces exceptions, il faut démontrer le respect des conditions spécifiques. Certaines ne sont pas applicables à la situation belge et d'autres présentent une insécurité juridique. Le recours à l'attribution directe fondée sur les caractéristiques du réseau et du marché nécessite de disposer d'une justification robuste, qui doit être soumise à une autorité d'évaluation indépendante et demeure susceptible d'un contrôle par la Commission européenne. La formulation large risque de nuire à la continuité du service public.

Un réseau densément utilisé, en étoile autour d'une

stad die doorkruist wordt door spoorwegen, vergt een gecoördineerd gebruik. Dat zien we in veel Europese landen. De meeste hebben na een mededingingsprocedure gekozen voor het toekennen van openbaredienstcontracten. Voor de continuïteit van de openbare dienstverlening zou het gevaarlijk zijn om op basis van een dergelijke aanname de status quo te rechtvaardigen. Het Belgische netwerk wordt al bereden door treinen van exploitanten die onder het regime van vrije toegang rijden. Op eenzelfde netwerk is er treinverkeer van verschillende operatoren mogelijk, zolang het goed georganiseerd is.

Ik zorg ervoor dat de continuïteit van de spoorwegdiensten na afloop van het huidige contract verzekerd is en dat de dienstverlening aan het publiek en de spoorweggebruikers wordt verbeterd in het kader van het vierde Europese spoorwegpakket dat ons wordt opgelegd. Ik ben loyaal aan de regering. Dat pakket houdt in dat de voorwaarden voor de werking van het spoorwegsysteem vanaf 2032 moeten worden vastgesteld. Er moeten aanbestedingsprocedures uitgewerkt worden voor de spoorwegdiensten, waarbij er rekening gehouden wordt met hun specifieke kenmerken.

Als we dat niet zouden doen, zouden we de overheidsdienst, die u beweert te verdedigen, in gevaar brengen.

Hoewel het bijgevolg in sommige omstandigheden juridisch mogelijk blijft om terug te grijpen naar vormen van rechtstreekse gunning, kan zulks enkel overwogen worden in het kader van een restrictieve interpretatie waarbij de globale rechtstreekse gunning aan één enkele operator vanaf 2032 uitgesloten is, tenzij eventueel in een strikt overgangsscenario.

[28.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Wij zijn het niet eens met uw interpretatie van de Europese regels. Wij beweren niet dat de rechtstreekse gunning eenvoudig zou zijn of automatisch zou moeten verlopen, maar wel dat ze nog mogelijk moet zijn. Het is dus geen juridische maar een politieke kwestie.

De rechtstreekse gunning moet de dienstverlening verbeteren: wanneer men voldoende investeert, wordt die voorwaarde vervuld. Ze moet gerechtvaardigd worden door bijzondere geografische situaties: de Noord-Zuidverbinding is daar een voorbeeld van. Ze moet duidelijke en meetbare doelstellingen nastreven: die zijn al vastgesteld. Er moeten sancties aan verbonden zijn indien de resultaten niet gehaald worden: ook die

ville traversée par le rail, demande une utilisation coordonnée. On rencontre cela dans de nombreux pays européens. La plupart ont recouru à l'attribution de contrats de service public après une procédure de mise en concurrence. Pour la continuité du service public, il serait dangereux de se baser sur un tel *a priori* pour justifier le *statu quo*. Le réseau belge est déjà parcouru par des trains d'opérateurs roulant sous le régime de l'accès libre. La circulation bien organisée sur un même réseau de différents opérateurs est possible.

Je veille à préparer la continuité des services ferroviaires au-delà du contrat actuel et à permettre le service au public et aux clients du rail, dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire européen qui s'impose à nous. Je suis loyal à l'égard du gouvernement. Ce paquet implique d'identifier les conditions de fonctionnement du système ferroviaire dès 2032. Il faut prévoir l'organisation des procédures d'appel d'offres pour les services ferroviaires, en tenant compte de leurs spécificités.

Ne pas le faire mettrait en péril le service public que vous dites défendre.

Par conséquent, si le recours à des formes d'attribution directe demeure juridiquement possible dans certaines conditions, il ne peut être envisagé que dans le cadre d'une interprétation restrictive qui exclut une attribution directe globale à un opérateur unique à partir de 2032, en dehors éventuellement d'une logique strictement transitoire.

[28.03] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Nous ne partageons pas votre lecture des règles européennes. Nous ne prétendons pas que l'attribution directe serait simple ou automatique, mais bien qu'elle est possible. La question n'est donc pas juridique mais politique.

L'attribution directe doit améliorer le service: si l'on investit suffisamment, cette condition est remplie. Elle doit être justifiée par des réalités géographiques particulières: avec la jonction Nord-Midi, c'est le cas. Elle doit prévoir des objectifs clairs et mesurables: ils existent. Elle doit inclure des sanctions si les résultats ne sont pas au rendez-vous: c'est aussi le cas.

bestaan reeds.

U stelt dat de liberalisering verplicht doorgevoerd moet worden. Dat klopt niet!

Het incident is gesloten.

[29] Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tiende verjaardag van de aanslagen op de luchthaven van Zaventem" (56012154C)

[29.01] Britt Huybrechts (VB): *Tien jaar na 22 maart 2016 is veilige en gedeelde communicatie op Brussels Airport essentieel. Er is een nieuw communicatiesysteem in ontwikkeling.*

Wie is juridisch en operationeel verantwoordelijk en welke federale diensten houden toezicht? Hoe wordt opgevolgd of de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie van 2016 zijn uitgevoerd? Is het systeem inzetbaar bij zware crisissen en zijn er back-ups? Werkt het samen met politie, hulpdiensten en Defensie, ook voor externe diensten? In welke taal verloopt de communicatie? Wat is de kostprijs en welke private partners of aanbestedingen zijn betrokken?

[29.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Brussels Airport Company heeft in het voorjaar van 2025 een nieuw intern communicatiesysteem uitgerold op de luchthaven voor alle operationele diensten, serviceproviders en commerciële partners, gebaseerd op 5G via een privé-netwerk. Het systeem is robuust opgezet om de werking van de hulpdiensten te garanderen, ook bij overbelasting van publieke netwerken.

De communicatie met externe hulpdiensten verloopt verder via het ASTRID-netwerk. Het nieuwe systeem vervangt het bestaande en wijzigt niets aan de afspraken over taalgebruik. Operationele details worden om veiligheidsredenen niet publiek gemaakt. Vragen over communicatie tussen veiligheidsdiensten vallen onder de bevoegdheid van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

Vous affirmez que la libéralisation est obligatoire. Ce n'est pas exact!

L'incident est clos.

[29] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dixième anniversaire des attentats à l'aéroport de Zaventem" (56012154C)

[29.01] Britt Huybrechts (VB): *Dix ans après le 22 mars 2016, il est essentiel que la communication à Brussels Airport soit sécurisée et partagée. Un nouveau système de communication est en cours de développement.*

Qui est responsable sur les plans juridique et opérationnel de ce nouveau système de communication et quels sont les services fédéraux chargés de son contrôle? Comment vérifier l'exécution des recommandations de la commission d'enquête parlementaire instituée en 2016? Le système est-il utilisable en cas de crises graves et des dispositifs de secours existent-ils? Fonctionne-t-il en collaboration avec la police, les services de secours et la Défense, y compris pour les services externes? Dans quelle langue la communication s'effectue-t-elle dans ce cadre? Quel est le coût du système, quels partenaires privés y sont-ils associés, dans le cadre de quels marchés publics?

[29.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Au printemps 2025, Brussels Airport Company a déployé à l'aéroport un nouveau système interne de communication pour l'ensemble des services opérationnels, des fournisseurs de services et des partenaires commerciaux, ce système étant basé sur la 5G et passant par un réseau privé. Ce système a été configuré de façon robuste afin de garantir le fonctionnement des services de secours, y compris en cas de surcharge des réseaux publics.

La communication avec des services de secours externes se poursuit par le truchement du réseau ASTRID. Le nouveau système remplace le système existant et ne change rien aux accords conclus en matière d'emploi des langues. Les détails opérationnels ne sont pas rendus publics pour des raisons de sécurité. Les questions relatives à la communication entre les services de sécurité relèvent de la compétence de l'Intérieur.

L'incident est clos.

30 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangescherpte controles op rijden onder invloed van alcohol tijdens de feestdagen" (56012174C)

30.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): In de aanloop naar de feestdagen verscherpen de autoriteiten de alcohol- en drugscontroles om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hoeveel controles werden er in deze periode uitgevoerd? In welke zones werd er gecontroleerd? Hoeveel overtredingen, ongevallen met letsel en dodelijke ongevallen werden er geconstateerd? Is de verkeersveiligheid verbeterd? Hoe denkt u de preventie en de doeltreffendheid van de controles te verbeteren?

30.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Tijdens de laatste bobzomercampagne heeft de politie 522.031 alcoholcontroles uitgevoerd, en tijdens de vorige wintercampagne meer dan 600.000.

In 2020 werden er 20.950 alcoholgerelateerde overtredingen vastgesteld, in 2021 waren dat er 35.836, in 2022 46.625, in 2023 47.000 en in 2024 47.166. In de periode 2014-2023 is er geen verbetering te merken wat het percentage bestuurders die positief testten bij ongevallen betreft. Dit percentage ligt rond de 9 %, maar is een onderschatting, omdat overleden of zwaargewonde bestuurders niet aan een test kunnen worden onderworpen, en de resultaten van een eventuele bloedproef niet in de statistieken worden opgenomen. Bij ongeveer 25 % van alle verkeersdoden in Europa is er alcohol in het spel.

We moeten onze inspanningen in de strijd tegen alcohol en drugs achter het stuur voortzetten. De drempel voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs gedurende 15 dagen wordt in december in Vlaanderen verlaagd, en ik hoop dat dit zo snel mogelijk ook op nationaal niveau zal gebeuren. Deze drempel zal worden vastgesteld op 0,35 milligram alcohol per liter uitgedemde lucht.

Volgens Vias institute bengelt België onderaan op de Europese ranglijst wat betreft rijden onder invloed van alcohol.

Eind 2025 keurde de ministerraad een wetsontwerp goed dat ertoe strekt het tijdelijke rijverbod voor alcoholgerelateerde overtredingen tot twaalf uur te verlengen. De regering wil de strijd tegen recidive opvoeren en overweegt om recidivisten in voorkomend geval een alcoholslot op te leggen. Ik

30 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement des contrôles de la conduite sous influence d'alcool pendant les fêtes" (56012174C)

30.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): À l'approche des fêtes, les autorités renforcent les contrôles d'alcoolémie et de drogues pour améliorer la sécurité routière.

Lors de cette période, combien de contrôles ont-ils été effectués? Quelles zones ont été ciblées? Combien d'infractions, d'accidents corporels et d'accidents mortels ont-ils été constatés? La sécurité routière a-t-elle évolué positivement? Comment envisagez-vous de renforcer la prévention et l'efficacité des contrôles?

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Au cours de la dernière campagne estivale BOB, la police a effectué 522 031 contrôles d'alcoolémie, et plus de 600 000 lors de la campagne hivernale précédente.

En 2020, 20 950 infractions liées à l'alcool ont été détectées; en 2021, 35 836; en 2022, 46 625; en 2023, 47 000 et en 2024, 47 166. Sur la période 2014-2023, on n'a vu aucune amélioration du taux de conducteurs testés positifs dans les accidents. Celui-ci se situe autour de 9 % mais est sous-estimé car les conducteurs décédés ou gravement blessés ne peuvent pas être soumis à un test, et les résultats des éventuels tests sanguins ne sont pas inclus dans les statistiques. Environ 25 % de tous les décès sur la route en Europe sont liés à l'alcool.

Nous devons poursuivre nos efforts dans la lutte contre l'alcool et les drogues au volant. Le seuil pour le retrait immédiat du permis de conduire pendant 15 jours sera abaissé en Flandre dès décembre, et je l'espère au plus vite au niveau national. Il sera à 0,35 milligramme d'alcool par litre d'air expiré.

Selon l'institut Vias, la Belgique se classe en queue de peloton européen en matière de conduite sous l'influence de l'alcool.

Fin 2025, le Conseil des ministres a approuvé un projet de loi qui prolonge l'interdiction temporaire de conduire jusqu'à douze heures pour les infractions liées à l'alcool. Le gouvernement entend renforcer la lutte contre la récidive et envisage, le cas échéant, d'imposer un éthylotest antidémarrage aux

heb een onderzoek besteld om te beoordelen of dit een goede veiligheidsmaatregel is voor mensen met een verslaving. Ik wil re-integratieopleidingen invoeren die gericht zijn op rijden onder invloed van alcohol. Ik steun het initiatief van de minister van Binnenlandse Zaken om een database voor alcoholcontroles op te zetten.

30.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): De situatie is sinds de start van de bobcampagne weinig veranderd. Ik dank u voor de verlaging van de drempel en de maatregelen in geval van recidive. Ik betreur het ontbreken van statistieken over het alcoholpromillage bij dodelijke ongevallen of ernstige ongevallen. Zou het niet mogelijk zijn om deze informatie anoniem te verzamelen?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 56012190C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoermiddel voor het woon-werkverkeer in Vlaanderen" (56012198C)

31.01 Frank Troosters (VB): *De fiets wordt steeds populairder in het woon-werkverkeer. In Vlaanderen daalt het aandeel van het openbaar vervoer onder de 7 %. Amper 3,8 % van de werknemers in Vlaanderen rekent nu exclusief op het openbaar vervoer, een daling van 18,7 %.*

Hoe monitort de NMBS het aandeel van het pendelvervoer? Welke oorzaken ziet u voor de daling? Welke maatregelen zult u nemen om het gebruik van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer te stimuleren?

31.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): In haar ondernemingsplan beoogt de NMBS een groei van het reizigersverkeer met ongeveer 30 % tegen 2032, in vergelijking met 2022. Die groei wordt hoofdzakelijk gedragen door het segment vrijetijdsreizen. De NMBS wil op die ontwikkelingen inspelen door haar vervoersaanbod te verbeteren. Ze monitort bestaande mobiliteitsstudies en voert ook eigen studies uit.

De daling van het gebruik van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer is het gevolg van een combinatie van factoren, zoals de sterke toename van telewerk en hybride werkvormen, en de doorbraak van de elektrische fiets. Ook de kortere

récidivistes. J'ai demandé une étude pour évaluer si c'est une bonne mesure de sécurité pour les personnes souffrant d'addiction. Je souhaite introduire des formations de réintégration axées sur la conduite sous l'influence de l'alcool. Je soutiens l'initiative du ministre de l'Intérieur, qui vise à créer une base de données des contrôles d'alcoolémie.

30.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): La situation a peu évolué depuis la mise en place de la campagne BOB. Je vous remercie pour la réduction du seuil et les mesures en cas de récidive. Je regrette l'absence de statistiques sur le taux d'alcoolémie en cas de décès ou d'accident grave. Sous couvert d'anonymat, ne serait-il pas possible de recueillir ces informations?

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 56012190C de M. Raskin est reportée.

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail en Flandre" (56012198C)

31.01 Frank Troosters (VB): *Le vélo gagne de plus en plus en popularité dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En Flandre, la part des transports en commun est passée sous la barre des 7 % et à peine 3,8 % des travailleurs comptent exclusivement sur les transports en commun, ce qui représente une baisse de 18,7 %.*

Comment la SNCB mesure-t-elle la part du transport de navetteurs? Quelles sont, à vos yeux, les raisons de cette baisse? Quelles mesures allez-vous prendre pour stimuler l'utilisation des transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail?

31.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Dans son plan d'entreprise, la SNCB vise une croissance du nombre de voyageurs d'environ 30 % d'ici 2032 par rapport à 2022. Cette croissance sera principalement soutenue par le segment des voyages de loisirs. La SNCB souhaite répondre à ces évolutions en améliorant son offre de transport. Elle suit les études de mobilité existantes et réalise également ses propres études.

La baisse de l'utilisation des transports publics pour les trajets domicile-travail résulte d'une combinaison de facteurs, tels que la forte augmentation du télétravail et des formes de travail hybrides, ainsi que l'essor du vélo électrique. La réduction des distances

woon-werkafstanden en de blijvende aantrekkingskracht van de bedrijfswagen spelen een rol.

De lancering van het Flex Abonnement is belangrijk. Het abonnementsaanbod evolueert om beter aan te sluiten bij de noden van werknemers. Voorts wordt het vervoersplan verder uitgebreid en vinden uitgebreide communicatie- en salesinspanningen plaats.

31.03 Frank Troosters (VB): Het aandeel per trein in het woon-werkverkeer is enorm gedaald. Ik weet niet of de drie maatregelen zullen volstaan. Alles begint bij een goede dienstverlening: treinen die stipt rijden en minder afgeschafte treinen.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het actieplan voor de terugkeer van gedetineerden" (56012201C)

32.01 Frank Troosters (VB): *U werkt samen met de minister van Asiel en Migratie en de minister van Justitie een plan uit om de beperkingen door luchtvaartmaatschappijen die de terugkeer van gedetineerden en asielzoekers hinderen, weg te werken. Dat plan moest klaar zijn op 15 december 2025 en besproken worden in de taskforce voor de overbevolking in de gevangenissen.*

Kunt u het plan toelichten? Wat is de stand van zaken? Wat was de inhoud van de besprekingen in de taskforce en welke feedback kreeg u?

32.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Er is mij inderdaad gevraagd om samen de minister van Asiel en Migratie en de minister van Justitie een plan uit te werken om de door luchtvaartmaatschappijen opgelegde beperkingen bij overbrengingen zoveel mogelijk te verminderen.

De inhoud, voortgang, maatregelen, kosten en impact van dat plan vallen onder de bevoegdheid van de minister van Asiel en Migratie. De eerste coördinatievergadering is pas eind januari gepland, het is te vroeg om concrete informatie te geven. Vragen over de taskforcebesprekingen moeten aan de minister van Justitie worden gesteld.

32.03 Frank Troosters (VB): Ik ben verbaasd. Volgens de begrotingsnotificatie moest het plan op

entre le domicile et le travail et l'attrait persistant de la voiture de société jouent également un rôle.

Le lancement du Flex Abonnement est important. L'offre d'abonnements évolue afin de mieux correspondre aux besoins des travailleurs. En outre, l'extension du plan de transport se poursuit et des efforts démultipliés en matière de communication et de vente sont fournis.

31.03 Frank Troosters (VB): La part du train dans les déplacements domicile-travail a énormément diminué. Je ne sais donc pas si les trois mesures seront suffisantes. Tout commence par un service de qualité, à savoir des trains ponctuels et moins de trains supprimés.

L'incident est clos.

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan d'action visant à favoriser le retour des détenus" (56012201C)

32.01 Frank Troosters (VB): *Vous êtes en train d'élaborer, en collaboration avec la ministre de l'Asile et de la Migration et la ministre de la Justice, un plan visant à supprimer les restrictions imposées par les compagnies aériennes qui entravent le retour de détenus et de demandeurs d'asile. Ce plan devait être prêt le 15 décembre 2025 et être discuté au sein de la task force sur la surpopulation carcérale.*

Pouvez-vous nous expliquer ce plan? Où en est-on actuellement? Quel a été le contenu des discussions au sein de la task force et quels retours avez-vous reçus?

32.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il m'a en effet été demandé d'élaborer un plan en collaboration avec la ministre de l'Asile et de la Migration en vue de réduire au maximum les contraintes imposées par les compagnies aériennes dans le cadre des transfèvements.

Le contenu, le suivi, les mesures, les coûts et l'incidence de ce plan relèvent de la compétence de la ministre de l'Asile et de la Migration. La première réunion de coordination n'est prévue que fin janvier et il est dès lors encore trop tôt pour donner des précisions concrètes. Les questions sur les discussions de la *task force* doivent être posées à la ministre de la Justice.

32.03 Frank Troosters (VB): Vos réponses ne manquent pas de m'étonner. Selon la notification du

15 december 2025 klaar zijn en u moest het coördineren. Samengevat: we staan nog nergens.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oneerlijke concurrentie tussen luchthavens" (56012242C)

33.01 Britt Huybrechts (VB): Brussels Airport, de tweede grootste Vlaamse economische motor, draagt extra kosten voor de luchtverkeersleiding. Luchthavens zoals die van Charleroi hebben die kosten niet omdat de Waalse overheid tussenkomt. Dat creëert volgens mij oneerlijke concurrentie en remt de groei van Zaventem af.

Vindt u het verdedigbaar dat luchtvaartmaatschappijen voor dezelfde diensten niet hetzelfde betalen? Erkent u dat dit een concurrentievoordeel oplevert voor de luchthaven van Charleroi? Bent u bereid het financieringsmodel van skeyes te herbekijken en ervoor te zorgen dat alle luchthavens gelijk behandeld worden?

33.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het samenwerkingsakkoord van 1989 regelt de financiering van luchtvaart- en navigatiediensten en verplicht de federale overheid om de kosten voor regionale luchthavens te dragen. In de praktijk financiert de federale overheid 100 % van de kosten voor de Vlaamse regionale luchthavens en 85 % voor Waalse, waarbij het Waals Gewest de resterende 15 % bijpast. Dit akkoord geldt niet voor Brussels Airport.

Voor Zaventem werd in het KB van 2015 beslist om ongeveer 25 % van de kosten federaal te financieren, om het speelveld gelijk te maken. Tegelijk vervult Brussels Airport een fundamenteel andere rol dan regionale luchthavens: het is een internationale hub met een andere operationele realiteit. Dat rechtvaardigt een verschillend financieringsmodel, dat volgens de huidige regelgeving proportioneel en verdedigbaar is.

33.03 Britt Huybrechts (VB): Voor identieke diensten van skeyes betalen luchtvaartmaatschappijen op Zaventem wel, terwijl ze in Charleroi niets betalen omdat de federale en Waalse overheid tussenkomt. Dat is niet te verantwoorden en creëert oneerlijke concurrentie. Dit systeem moet volledig worden geharmoniseerd

budget, le plan devait être prêt pour le 15 décembre 2025 et vous deviez en assurer la coordination. En résumé: nous n'en sommes nulle part.

L'incident est clos.

33 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concurrence déloyale entre les aéroports" (56012242C)

33.01 Britt Huybrechts (VB): Brussels Airport, deuxième plus gros moteur économique flamand, supporte des coûts supplémentaires pour le contrôle aérien. Des aéroports tels que celui de Charleroi ne supportent pas ces coûts, car le gouvernement wallon intervient. Cela crée, selon moi, une concurrence déloyale et freine la croissance de Zaventem.

Trouvez-vous justifiable que les compagnies aériennes ne paient pas le même prix pour les mêmes services? Admettez-vous que cela confère un avantage concurrentiel à l'aéroport de Charleroi? Êtes-vous disposé à revoir le modèle de financement de skeyes et à veiller au traitement égal de tous les aéroports?

33.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'accord de coopération de 1989 régit le financement des services aériens et de navigation et oblige le gouvernement fédéral à prendre en charge les coûts liés aux aéroports régionaux. Dans la pratique, le gouvernement fédéral supporte l'intégralité des coûts liés aux aéroports régionaux flamands et 85 % des coûts liés aux aéroports régionaux wallons, la Région wallonne prenant en charge les 15 % restants. Cet accord ne s'applique pas à Brussels Airport.

Pour Zaventem, l'arrêté royal de 2015 prévoit de financer environ 25 % des coûts au niveau fédéral, afin d'uniformiser les règles du jeu. Parallèlement, Brussels Airport joue un rôle fondamentalement différent de celui des aéroports régionaux: il s'agit d'un hub international dont la réalité opérationnelle est différente. Ce rôle justifie un modèle de financement différent, qui est proportionné et défendable selon la réglementation actuelle.

33.03 Britt Huybrechts (VB): Pour des services identiques de skeyes, les compagnies aériennes paient à Zaventem alors qu'elles ne paient rien à Charleroi parce que les autorités fédérales et wallonnes interviennent. C'est inacceptable et c'est source de concurrence déloyale. Ce système doit être harmonisé complètement afin que Zaventem

zodat Zaventem gelijk en eerlijk wordt behandeld.

soit traité sur pied d'égalité avec Charleroi et bénéficie d'un traitement équitable.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[34] Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het HERON-project" (56012243C)

[34] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet HERON" (56012243C)

[34.01] Britt Huybrechts (VB): *Sinds 1 oktober 2025 worden op Brussels Airport nieuwe soorten landingen getest die zouden moeten zorgen voor minder geluidshinder, minder CO₂-uitstoot en een lager brandstofverbruik. Het project vindt plaats in het kader van het internationale HERON-consortium (Highly Efficient Green Operations) onder leiding van Airbus. Kunt u meer kwijt over de resultaten van deze tests?*

[34.01] Britt Huybrechts (VB): *Depuis le 1^{er} octobre 2025, de nouveaux types d'atterrissages sont testés à l'aéroport de Bruxelles, afin de réduire les nuisances sonores, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant. Le projet s'inscrit dans le cadre du consortium international HERON (Highly Efficient Green Operations) dirigé par Airbus. Pouvez-vous nous en dire plus sur les résultats de ces tests?*

[34.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Die resultaten worden momenteel afgerond en ze zullen weldra worden gecommuniceerd, ook aan het Parlement.

[34.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Ces résultats sont en cours de finalisation et ils seront bientôt communiqués, notamment au Parlement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[35] Samengevoegde vragen van
 - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een helse pendeltocht naar de Noorderkempen" (56012283C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorproblemen in de regio Noorderkempen" (56012305C)

[35] Questions jointes de
 - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un trajet infernal vers la région de Noorderkempen" (56012283C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes sur le rail dans la région de Noorderkempen" (56012305C)

[35.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Vorige week veranderde een treinrit naar Noorderkempen van 17 minuten door een probleem met de bovenleiding in een nachtmerrie. Reizigers zaten urenlang vast zonder eten, drinken en informatie. De spanningen liepen zo hoog op dat de politie moest worden opgeroepen. Pas na vier uur werd de trein naar Antwerpen teruggesleept en kwam er een vervangbus. Een andere trein met onder meer schoolkinderen erop werd omgeleid en reed zonder stoppen door naar Rotterdam.

[35.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): La semaine dernière, un trajet en train vers Noorderkempen de 17 minutes a viré au cauchemar en raison d'un problème de caténaire. Les voyageurs sont restés bloqués durant des heures sans nourriture, sans boisson et sans information. La tension était telle que la police a dû être appelée. Ce n'est qu'au bout de quatre heures que le train a été remorqué en direction d'Anvers et qu'un bus de remplacement a été mis en service. Un autre train transportant notamment des écoliers a été détourné et a roulé sans s'arrêter jusqu'à Rotterdam.

Ik verwijs voor het overige naar mijn schriftelijk ingediende vragen.

Pour le reste, je renvoie à mes questions écrites.

[35.02] Frank Troosters (VB): *Afgelopen vrijdag werden de treinreizigers die naar het station Noorderkempen wilden, getroffen door stevige problemen. Zowel de dienstverlening als de*

[35.02] Frank Troosters (VB): *Vendredi dernier, les voyageurs qui souhaitaient se rendre à la gare de Noorderkempen ont été confrontés à de sérieux problèmes. Tant le service que la communication*

communicatie bleven ondermaats.

Acht de minister het normaal dat treinreizigers gegijzeld worden of ontvoerd worden naar Rotterdam? Waarom liep de communicatie zo slecht? Hoe kan dat beter? Begrijpt de minister dat een dergelijk voorval de reputatie van de trein geen deugd doet? Hoe zullen de dienstverleningsproblemen in de Kempen structureel verbeterd worden?

35.03 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Door een technisch defect aan een trein op spoorlijn 4 moest het treinverkeer worden omgeleid via spoorlijn 12. Het slepen van de defecte trein verliep bijzonder moeizaam. De hulpmiddelen kwamen vanuit Schaarbeek en het koppelen verliep niet vlot. Het bleek bovendien technisch niet mogelijk om de omgeleide trein te laten stoppen in Essen en Roosendaal, waardoor die genoodzaakt was door te rijden naar Nederland. Beide incidenten hadden een grote impact op de reizigers. De NMBS biedt haar excuses aan. Er loopt een interne analyse om te bepalen wat er misliep en welke lessen er moeten worden getrokken.

35.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Er schort blijkbaar wat met het opstarten en uitvoeren van de noodprocedures. Is het overigens logisch dat de Kempen vanuit Brussel moeten worden geholpen?

De reizigers hebben niet langer vertrouwen in de lijn Noorderkempen. Er wordt verouderd materiaal ingezet op die lijn. De Noorderkempen verdienen beter.

Het incident is gesloten.

36 Vraag van **Britt Huybrechts** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaven Luik-Bierset" (56012297C)

36.01 **Britt Huybrechts** (VB): De luchthaven Luik-Bierset zal in 2026 geen passagiersvluchten meer aanbieden en zich vrijwel volledig toelagen op vrachtvervoer. Tegelijk staat Brussels Airport onder grote druk door strikte regels inzake nachtvluchten, geluidsoverlast en milieu.

Zijn de luchthaven van Luik-Bierset en Brussels Airport aan de dezelfde regels onderworpen? Hoe kunt u eventuele verschillen verantwoorden? Acht u het verantwoord dat bedrijven hun activiteiten kunnen verplaatsen naar luchthavens met soepelere

furent déplorables.

Le ministre estime-t-il normal que des voyageurs soient pris en otage ou détournés vers Rotterdam? Pourquoi la communication a-t-elle été si inefficace? Comment l'améliorer? Le ministre comprend-il qu'un tel incident nuit à la réputation du service ferroviaire? Comment les problèmes liés au service dans la région de la Campine seront-ils améliorés de manière structurelle?

35.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): En raison de la défaillance technique d'un train sur la ligne 4, la circulation ferroviaire a dû être déviée par la ligne 12. Le remorquage du train en panne a été particulièrement laborieux. Les moyens venaient de Schaarbeek et l'accouplement ne s'est pas déroulé aisément. En outre, il s'est révélé techniquement impossible de faire s'arrêter le train dévié à Essen et à Roosendaal, c'est pourquoi il a été contraint de poursuivre son trajet jusqu'aux Pays-Bas. Les deux incidents ont entraîné d'importantes répercussions pour les voyageurs. La SNCB présente ses excuses. Une analyse interne est en cours pour déterminer les dysfonctionnements et les enseignements à en tirer.

35.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Le lancement et l'exécution des procédures d'urgence laissent manifestement à désirer. Est-il d'ailleurs logique que l'aide destinée à la Campine doive être pilotée depuis Bruxelles?

Les voyageurs n'ont plus confiance dans cette ligne. Du matériel obsolète y est utilisé. La région de Noorderkempen mérite mieux.

L'incident est clos.

36 Question de **Britt Huybrechts** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'aéroport de Liège-Bierset" (56012297C)

36.01 **Britt Huybrechts** (VB): En 2026, l'aéroport de Liège-Bierset ne proposera plus de vols passagers et se consacrera presque entièrement au fret. Dans le même temps, Brussels Airport subit une forte pression en raison de règles strictes en matière de vols de nuit, de nuisances sonores et d'environnement.

Les aéroports de Liège-Bierset et de Bruxelles sont-ils soumis aux mêmes règles? Comment pouvez-vous justifier d'éventuelles différences? Se justifie-t-il, à vos yeux, que des entreprises puissent délocaliser leurs activités vers des aéroports où les

nacht- en milieuregels, wat leidt tot een interne concurrentievervalsing? Hoe past een verdere uitbreiding van vrachtafactiviteiten in Luik binnen het federale klimaat- en mobiliteitsbeleid? Kunt u garanderen dat Brussels Airport niet structureel wordt benadeeld door strengere regels? Hebt u daarover samengezeten met uw Waalse ambtgenoot? Bestaat er een federale visie op de rolverdeling tussen de Belgische luchthavens?

règles relatives aux vols de nuit et à l'environnement sont plus souples, ce qui conduit à une distorsion de la concurrence interne? Comment la poursuite de l'expansion des activités de fret à Liège s'intègre-t-elle dans la politique fédérale en matière de climat et de mobilité? Pouvez-vous garantir que Brussels Airport ne sera pas désavantagé structurellement par le durcissement des règles? Avez-vous rencontré votre homologue wallon à ce sujet? Existe-t-il une vision fédérale de la répartition des rôles entre les aéroports belges?

[36.02] Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De vrachtluchthaven van Luik is 24 op 7 open. Dankzij de nieuwe exploitatievergunning mag ze 's nachts opereren, maar het aantal bewegingen is beperkt tot 55.000 per jaar. De Waalse wetgever heeft ook een ontwikkelingsplan en een geluidsplan opgesteld. De naleving van de geluidsnormen wordt ook nauwgezet gecontroleerd.

[36.02] **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): L'aéroport cargo de Liège est ouvert 24 h sur 24 et 7 jours sur 7. Le nouveau permis d'exploitation lui permet de fonctionner la nuit, mais le nombre de mouvements est limité à 55 000 par an. Le législateur wallon a également élaboré un plan de développement et un plan de gestion du bruit. Le respect des normes de bruit fait également l'objet d'un contrôle étroit.

Luchthavenactiviteiten zijn van nature concurrentieel, waarbij elke luchthaven haar sterke punten in de verf zet. In een sector die geen grenzen kent, kan men niet van interne concurrentievervalsing spreken.

Par leur nature, les activités aéroportuaires sont concurrentielles, chaque aéroport mettant en avant ses points forts. Il n'y a pas de distorsion de concurrence interne dans un secteur qui ne connaît aucune frontière.

De groei van luchthavens wordt geregeld door milieu- en exploitatievergunningen. De gewestelijke overheid is bevoegd voor de milieuvergunning van Brussels Airport.

La croissance des aéroports est réglée par des permis d'environnement et d'exploitation. Le permis d'environnement de Brussels Airport relève des compétences de l'autorité régionale.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[37] Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de tegenslagen van 2025 op de luchthaven van Zaventem" (56012309C)

[37] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence des revers de l'année 2025 sur l'aéroport de Zaventem" (56012309C)

[37.01] **Britt Huybrechts** (VB): De luchthaven van Zaventem, één van de belangrijkste economische motoren van Vlaanderen, werd in 2025 getroffen door meerdere stakingen, een cyberaanval, tijdrovende paspoortcontroles als gevolg van het personeelstekort en de retroactieve verhoging van de vliegtaks.

[37.01] **Britt Huybrechts** (VB): L'aéroport de Zaventem, l'un des principaux moteurs économiques de la Flandre, a été affecté en 2025 par plusieurs grèves, une cyberattaque, la lenteur des contrôles des passeports en raison du manque de personnel et l'augmentation rétroactive de la taxe sur les billets d'avion.

Wat was de financiële schade als gevolg van de stakingen? Hoeveel vluchten en passagiers werden er getroffen? Wat was de economische impact op de tewerkstelling?

Quel a été le préjudice financier causé par les grèves? Combien de vols et de passagers ont été affectés? Quel a été l'impact économique sur l'emploi?

Wat was de financiële impact van de cyberaanval? Welke structurele maatregelen werden er genomen om cyberaanvallen te voorkomen?

Quelle a été l'incidence financière de la cyberattaque? Quelles mesures structurelles ont été prises pour prévenir les cyberattaques?

Welke kosten en vertragingen vloeien voort uit het personeelstekort aan de paspoortcontrole?

Hoeveel bedraagt de extra belastingdruk als gevolg van de retroactieve verhoging van de vliegtaks?

Welke maatregelen neemt u om onze Vlaamse luchthaven te ondersteunen?

[37.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): In 2025 werd Brussels Airport zwaar getroffen door zes vakbondsacties die geen verband hielden met de luchtvaartsector zelf. Brussels Airport Company schat het verlies op 25 miljoen euro per stakingsdag, met meer dan 2.000 geannuleerde vluchten en een impact op ongeveer 250.000 passagiers. Luchtvaartmaatschappijen vragen maatregelen om de gevolgen van stakingen te beperken. Ik zal daarom overleg organiseren met de luchthaven en de belangrijkste gebruikers, met aandacht voor buitenlandse voorbeelden en binnen het bestaande wettelijke kader.

De schade van de cyberaanval is nog niet volledig becijferd. De aanval was gericht tegen Collins Aerospace, leverancier van de check-in- en boardingsystemen, en niet rechtstreeks tegen Brussels Airport Company. BAC heeft een bezwaarprocedure opgestart tegen Collins Aerospace, behandelt ook claims van luchtvaartmaatschappijen en beschikt over een cyberverzekering die de financiële schade en extra kosten moet dekken. Collins Aerospace heeft intussen een volledig nieuwe en beter beveiligde oplossing ingevoerd op de luchthaven.

Voor de grenscontroles werd een zomerplan uitgerold met extra personeel tijdens piekperiodes. Dat plan werd verlengd in functie van de geleidelijke invoering van het Europese Entry/Exit System (EES). Tijdens deze overgangsfase kunnen langere wachttijden optreden. Volgens de planning zal het systeem begin april 2026 volledig operationeel zijn. In afwachting worden bijkomende maatregelen op het vlak van personeel en organisatorische maatregelen onderzocht, in overleg met Binnenlandse Zaken. Een vlotte reizigersstroom blijft prioritair. De samenwerking met de bevoegde ministers hierover wordt voortgezet.

Tot slot is het in de huidige budgettaire context niet mogelijk om volledige fiscale stabiliteit te garanderen. Ook de luchthaven zal moeten bijdragen aan het begrotingsherstel. Tegelijk staat de sector onder toenemende druk om te verduurzamen. Ik wil die evolutie geleidelijk

Quels sont les coûts et les retards ayant résulté du manque de personnel au contrôle des passeports?

Quel est le montant de la charge fiscale supplémentaire résultant de l'augmentation rétroactive de la taxe sur les billets d'avion?

Quelles mesures prenez-vous pour soutenir notre aéroport flamand?

[37.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): En 2025, six actions syndicales sans rapport avec le secteur aérien lui-même ont durement touché Brussels Airport. Brussels Airport Company estime la perte à 25 millions d'euros par jour de grève, avec plus de 2 000 vols annulés et environ 250 000 passagers touchés. Les compagnies aériennes demandent que des mesures soient prises pour limiter les conséquences des grèves. J'organiserai donc une concertation avec l'aéroport et les principaux utilisateurs, en tenant compte d'exemples provenant de l'étranger et dans le respect du cadre juridique existant.

Le préjudice de la cyberattaque n'a pas encore été entièrement chiffré. L'attaque visait Collins Aerospace, fournisseur des systèmes d'enregistrement et d'embarquement, et non directement Brussels Airport Company. BAC a engagé une procédure de recours contre Collins Aerospace, traite également les réclamations des compagnies aériennes et dispose d'une cyberassurance destinée à couvrir les préjudices financiers et les frais supplémentaires. Collins Aerospace a entre-temps déployé à l'aéroport une solution complètement nouvelle et mieux sécurisée.

Pour ce qui est des contrôles aux frontières, un plan estival a été déployé, prévoyant du personnel supplémentaire pendant les périodes d'affluence. Ce plan a été prolongé en fonction de l'introduction progressive du système européen d'entrée et de sortie (EES). Pendant cette phase de transition, les temps d'attente peuvent être allongés. Selon le calendrier prévu, le système sera pleinement opérationnel début avril 2026. Dans l'attente, des mesures supplémentaires en matière de personnel et d'organisation sont à l'étude, en concertation avec le département de l'Intérieur. La fluidité du flux de voyageurs demeure prioritaire. La collaboration avec les ministres compétents à cet égard se poursuit.

Enfin, dans le contexte budgétaire actuel, il n'est pas possible de garantir une stabilité totale sur le plan fiscal. L'aéroport devra également contribuer à l'assainissement du budget. Dans le même temps, le secteur subit une pression croissante en faveur du développement durable. Je désire accompagner

begeleiden, zonder de werking van de luchtvaartsector onnodig te verstoren.

37.03 Britt Huybrechts (VB): Ik stel vast dat Brussels Airport in één jaar tijd uitzonderlijk vaak werd lamgelegd door stakingen, met een verlies van 25 miljoen euro per stakingsdag. Eén enkele dienst kon de volledige luchthaven stilleggen, terwijl noch Brussels Airport noch Brussels Airlines verantwoordelijk zijn voor die dienst. Dat is totaal onaanvaardbaar.

Mijn schriftelijke vraag uit oktober 2025 bleef maanden onbeantwoord, waardoor ik genoodzaakt was ze ook mondeling te stellen. Dat dit pas nu een antwoord oplevert, is niet te verantwoorden en ondermijnt het parlementaire werk.

Het incident is gesloten.

38 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanvallen van de regering op het spoor" (56012311C)

38.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Het spoorwegpersoneel heeft een stakingsaanzegging ingediend voor het einde van deze maand. Uw regering heeft immers beslist om de aanval in te zetten op het spoor. De spoorwegen zullen het eerste bedrijf zijn waar het management eigenmachtig het arbeidsreglement, de collectieve arbeidsovereenkomst en het statuut kan wijzigen. Uw aanvallen roepen belangrijke vragen op over de veiligheid, de kosten en de kwaliteit van de openbare dienstverlening.

U schoof 2028 naar voren als termijn voor bepaalde hervormingen. Waarom hebt u het nu plotseling over juni 2026? Waarom is er niet in een uitzondering voorzien voor de aanwerving van statutaire personeelsleden in bepaalde functies die essentieel zijn voor de veiligheid en de kennisoverdracht?

Als de verhoging van het percentage zoals aangekondigd geleidelijk zal gebeuren en het spoor al van een hoger niveau vertrekt dan de overige openbare diensten, waarom wordt er dan zo een korte termijn opgelegd? Kunt u deze plannen en het tijdschema voor de uitvoering ervan bevestigen?

Hoe rechtvaardigt u het einde van de aanwerving van statutaire ambtenaren? Wat beoogt men met de beperking van de bevoegdheden van HR Rail en wat zal de impact daarvan zijn? Waarom wordt de rol van de vakbonden verzwakt? Bent u ten slotte bereid om deze plannen op te schorten en daadwerkelijk te overleggen met de vertegenwoordigers van het

progressivement cette évolution sans perturber inutilement le fonctionnement du secteur aérien.

37.03 Britt Huybrechts (VB): Je constate qu'en l'espace d'un an, Brussels Airport a été paralysé à de nombreuses reprises par des grèves, entraînant une perte de 25 millions d'euros par jour de grève. Un seul service a réussi à paralyser l'ensemble de l'aéroport, alors que ni Brussels Airport ni Brussels Airlines ne sont responsables de ce service. C'est tout à fait inacceptable.

Ma question écrite datant d'octobre 2025 est demeurée sans réponse pendant des mois, ce qui m'a obligée à la poser également oralement. Qu'il n'y soit répondu que maintenant est injustifiable et sape le travail parlementaire.

L'incident est clos.

38 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les attaques du gouvernement contre le rail" (56012311C)

38.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Les cheminots déposent un préavis de grève pour la fin de ce mois. Votre gouvernement a en effet décidé d'attaquer le rail. Les chemins de fer seront la première entreprise où la direction peut changer seule le règlement de travail, la convention collective et le statut. Vos attaques posent des questions majeures concernant la sécurité, les coûts et la qualité du service public.

Vous aviez évoqué l'horizon de 2028 pour certaines réformes. Pourquoi parlez-vous aujourd'hui subitement de juin 2026? Pourquoi aucune exception n'est prévue pour l'engagement de statutaires dans certaines fonctions essentielles à la sécurité et à la transmission des savoirs?

Si l'augmentation du taux est annoncée comme progressive et que le rail part déjà d'un niveau plus élevé que le reste de la fonction publique, pourquoi imposer une échéance aussi rapprochée? Pouvez-vous confirmer ces projets et le calendrier de mise en œuvre?

Comment justifiez-vous la fin de l'embauche sous statut? Quels sont les objectifs de la réduction des compétences de HR Rail, et quel en sera l'impact? Pourquoi affaiblir le rôle des syndicats? Enfin, êtes-vous prêt à suspendre ces projets et à ouvrir une véritable concertation avec les représentants du personnel?

personeel?

38.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De regering heeft besloten de spoorwegen te versterken om klaar te zijn voor toekomstige uitdagingen. In tegenstelling tot u zijn HR Rail, Infrabel en de NMBS van mening dat het personeelsverloop niet zal toenemen, omdat onze spoorwegen een aantrekkelijke werkgever blijven.

De overdracht van bepaalde bevoegdheden van HR Rail naar de entiteiten zal geen gevolgen hebben voor de werknemers en de openbare dienstverlening. Integendeel, daardoor zal het proces vlotter verlopen en beter afgestemd zijn op de behoeften. De rol van de vakbonden wordt daarmee niet ingeperkt. Ik wil alle partijen die betrokken zijn bij het sociaal overleg, ertoe aanzetten om hun verantwoordelijkheid te nemen. Na maandenlang overleg heb ik met de vakbonden twee akkoorden ondertekend waarin een heldere en evenwichtige visie op de toekomst van het spoor wordt vastgelegd en die een belangrijke stap in de modernisering betekenen.

De datum van juni 2026 komt overeen met die van de verhoging van de werkgeversbijdragen. Ik geloof niet dat de Belgen zouden aanvaarden om 100 tot 150 miljoen euro extra werkgeverslasten te betalen, terwijl de meerderheid niet met de trein reist. Dat is een kwestie van goed bestuur.

38.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): De spoorwegmedewerkers staken niet voor hun plezier, maar omdat ze zich bedreigd voelen. Elke stakingsdag betekent een dag minder loon.

U schuift de verantwoordelijkheid voor het conflict af op het spoorwegpersoneel door te zeggen dat de reizigers gegijzeld worden. Zowel het spoorwegpersoneel als de reizigers moeten echter samen de gevolgen van uw politieke keuzes ondergaan.

Tot slot schenkt u geen aandacht aan de zwaarte van het beroep en aan de pensioen kwestie. Wie bij het spoor werkt, heeft onregelmatige werktijden, verricht nachtwerk, werkt in het weekend en op feestdagen, staat onder constante druk en heeft zware verantwoordelijkheden op het gebied van de veiligheid. Het afschaffen van het statuut voor nieuw aangeworven werknemers zal de teams verzwakken en de beroepen minder aantrekkelijk maken. Op termijn zullen de veiligheid en de openbare dienstverlening daaronder lijden.

Uw betoog wakkert het conflict aan. De PVDA zal het spoorwegpersoneel tot het einde toe steunen.

38.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Le gouvernement a décidé de renforcer le rail pour répondre aux futurs défis. Contrairement à vous, HR Rail, Infrabel et la SNCB pensent que le *turnover* n'augmentera pas, car nos chemins de fer resteront un employeur attractif.

Le transfert de certaines compétences HR Rail vers les entités n'aura aucune conséquence sur les travailleurs et le service public, au contraire, cela fluidifiera le processus qui s'adaptera mieux aux besoins. Le rôle des syndicats ne sera pas limité. Je souhaite responsabiliser toutes les parties du dialogue social. Après plusieurs mois de concertation, j'ai signé avec les syndicats deux accords qui traduisent une vision lucide et équilibrée de l'avenir du rail et une étape importante de modernisation.

La date de juin 2026 correspond à celle de l'augmentation des cotisations patronales. Je ne crois pas que les Belges accepteraient de payer 100 à 150 millions de charges patronales supplémentaires, alors que la majorité ne prend pas le train. C'est de la bonne gouvernance.

38.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Les cheminots ne font pas grève par plaisir mais parce qu'ils se sentent en danger. Chaque jour de grève est une journée de salaire en moins.

Vous détournez la responsabilité du conflit vers les cheminots en disant que les usagers sont pris en otage. Or cheminots et usagers subissent ensemble vos choix politiques.

Enfin, vous négligez la pénibilité du métier et la question des pensions. Être cheminot implique des horaires décalés, du travail de nuit, du travail les week-ends et les jours fériés, une pression constante et de lourdes responsabilités en matière de sécurité. Supprimer le statut pour les nouveaux engagés va fragiliser les équipes et rendre les métiers moins attractifs. À terme, c'est la sécurité et le service public qui en paieront le prix.

Votre discours alimente le conflit. Le PTB soutiendra les cheminots jusqu'au bout.

Het incident is gesloten.

[39] Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestatiedialoog van skeyes" (56012315C)

[39.01] Britt Huybrechts (VB): *U zet in op maximale financiële transparantie bij de luchtvaartnavigatiediensten, waaronder skeyes. Dat zal opgevolgd worden via het prestatieplan, het ondernemingsplan en het beheerscontract, met daarin een nieuwe prestatiedialoog.*

Wat is de stand van zaken? Zijn er al tastbare resultaten?

[39.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik wil maximale transparantie waarborgen tussen alle betrokkenen. Het prestatieplan is een Europese verplichting en stelt bindende doelstellingen vast op het gebied van veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. In september 2025 is een herzien prestatieplan bij de Europese Commissie ingediend. Het bevat ambitieuze doelstellingen voor de periode 2025-2029 op het gebied van kostenbeheersing en operationele prestaties.

Het ondernemingsplan voor 2026-2030 werd mij in december 2025 door skeyes bezorgd en is opgebouwd rond negen strategische initiatieven die gericht zijn op een grondige modernisering van de luchtverkeersleidingsdiensten. Het beheerscontract moet een gestructureerde prestatiedialoog tussen de Staat en skeyes tot stand brengen. Zo kunnen de behaalde resultaten nauwlettend opgevolgd worden en kan het bedrijf in de richting van operationele uitmuntendheid gestuurd worden. In 2025 heeft skeyes zijn doelstellingen overtroffen, door het uitblijven van incidenten van type A of B en door punctualiteitsresultaten die tot de beste van Europa behoren. Het heeft bovendien zijn milieudoelstelling bereikt. De prestatiedialoog wordt inde komende jaren verder geformaliseerd.

[39.03] Britt Huybrechts (VB): Het zou interessant zijn mochten de parlementsleden het ondernemingsplan van skeyes zelf kunnen doornemen. Ik zal dit schriftelijk aanvragen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 56012327C van de heer Legasse wordt omgezet in een schriftelijke

L'incident est clos.

[39] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dialogue de performance de skeyes" (56012315C)

[39.01] Britt Huybrechts (VB): *Vous mettez l'accent sur une transparence financière maximale au sein des services de navigation aérienne, dont skeyes. Un suivi sera assuré au travers du plan de performance, du plan d'entreprise et du contrat de gestion, comprenant un nouveau dialogue de performance.*

Où en est ce dossier? Des résultats sont-ils déjà tangibles?

[39.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je souhaite garantir une transparence maximale entre l'ensemble des parties concernées. Le plan de performance est une obligation européenne qui fixe des objectifs contraignants en matière de sécurité, de capacité, d'environnement et de rentabilité. En septembre 2025, un plan de performance révisé a été soumis à la Commission européenne. Il contient des objectifs ambitieux pour la période 2025-2029 en matière de maîtrise des coûts et de performances opérationnelles.

Le plan d'entreprise pour 2026-2030 m'a été remis par skeyes en décembre 2025 et s'articule autour de neuf initiatives stratégiques visant à moderniser en profondeur les services de contrôle aérien. Le contrat de gestion doit permettre d'instaurer un dialogue de performance structuré entre l'État et skeyes. Ce dialogue permettra de suivre de près les résultats obtenus et d'orienter l'entreprise vers l'excellence opérationnelle. En 2025, skeyes a dépassé ses objectifs, grâce à l'absence d'incidents de type A ou B et à des résultats de ponctualité parmi les meilleurs d'Europe. En outre, l'entreprise a atteint son objectif environnemental. Le dialogue de performance sera formalisé plus avant dans les années à venir.

[39.03] Britt Huybrechts (VB): Il serait intéressant que les parlementaires puissent consulter eux-mêmes le plan d'entreprise de skeyes. Je ferai cette demande par écrit.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 56012327C de M. Legasse est transformée en question écrite. Les

vraag. Vragen nrs. 56009040C van de heer Aerts, 56011954C van de heer Foret, 56012185C, 56012181C en 56012183C van de heer Seuntjens en 56012074C van mevrouw Taton worden ingetrokken.

questions n^{os} 56009040C de M. Aerts, 56011954C de M. Foret, 56012185C, 56012181C et 56012183C de M. Seuntjens et 56012074C de Mme Taton sont retirées.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.53 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 53.