

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 12 MAART 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 12 MARS 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 et présidée par M. Frank Troosters.

De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

[01] Actualiteitsdebat over het tariefplan bij de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van het nieuwe tariefplan bij de NMBS" (56002294C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande tariefwijziging voor senioren en jongeren bij de NMBS" (56002296C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tariefsysteem" (56002471C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenoverzicht" (56002684C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven voor de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003147C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56002697C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56002711C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarievenstructuur van de NMBS" (56003257C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het advies van de CRB inzake de tariefaanpassingen bij de NMBS" (56003259C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het tarievenbeleid van de NMBS voor meereizende huisdieren" (56003269C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56003351C)
- Xavier Dubois aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS" (56003398C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tariefensysteem van de NMBS" (56003449C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003451C)

[01] Débat d'actualité sur le plan tarifaire à la SNCB et questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'introduction du nouveau plan tarifaire à la SNCB" (56002294C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les modifications de tarif prévues par la SNCB pour les seniors et les jeunes" (56002296C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002471C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002684C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003147C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002697C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002711C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle structure tarifaire de la SNCB" (56003257C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avis du CCE concernant les modifications tarifaires à la SNCB" (56003259C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La politique tarifaire de la SNCB concernant les animaux de compagnie" (56003269C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003351C)
- Xavier Dubois à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle politique tarifaire de la SNCB" (56003398C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003449C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003451C)

De **voorzitter**: Leden die meerdere vragen hebben ingediend, mogen hun vragen in één uiteenzetting

combineren.

01.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb vier vragen ingediend over de nieuwe tariefstructuur van de NMBS, die wij in de Kamercommissie al meermaals besproken hebben. Intussen heeft de raad van bestuur van de NMBS de nieuwe structuur goedgekeurd. Nog voor het einde van het jaar zou de NMBS haar nieuwe tarieven introduceren.

Mijnheer de minister, wat zal de financiële of budgettaire impact zijn van die nieuwe tariefstructuur op de inkomsten uit de ticketverkoop voor de NMBS?

Op welke wijze garandeert men een vlotte technische omschakeling van de huidige tariefstructuur naar de nieuwe? Ik denk onder meer aan automaten en de onlineverkoop. Zullen daarvoor maatregelen genomen worden?

Welke communicatie zal de NMBS nog voeren? Het lijkt me toch belangrijk om de treinreizigers te informeren over de wijzigingen in de tarieven.

Hoe evalueert u het onderscheid dat gemaakt wordt tussen de piek- en de daluren? Is dat onderscheid niet soms nadelig voor wie een lange afstand moet overbruggen en daardoor gedwongen wordt om vroeger te vertrekken?

Een laatste aspect betreft een advies over de tariefaanpassingen dat op voorhand werd afgeleverd door de CRB, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, en de NAR, de Nationale Arbeidsraad. Blijkbaar is dat advies niet echt ter harte genomen door de NMBS bij haar nieuwe tariefstructuur. Op welke wijze werd de CRB door de NMBS betrokken bij het vormgeven van de nieuwe tariefstructuur? Heeft de NMBS enkel dat afgeleverde advies ontvangen of is er wel degelijk overlegd? Heeft er al dan niet een gedachtewisseling plaatsgevonden?

De **voorzitter**: De heer Bayet is niet aanwezig. De heer Aerts heeft het woord.

01.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is ondertussen al een jaar geleden dat de NMBS een nieuwe tariefstructuur aankondigde met als doel de tarieven te vereenvoudigen en transparanter te maken. Er werden al een aantal wijzigingen voorgesteld, maar het hele jaar lang is er toch wel wat ongerustheid geweest. De senioren, bijvoorbeeld, haalden aan dat er geen afstemming is met het seniorenabonnement van De Lijn, TEC en de MIVB. Er is wel een korting op de ticketprijs voorzien en als men een kortingkaart koopt, kan men in de daluren eventueel nog een extra korting krijgen, maar dat maakt het allemaal complex.

De beslissing over de tariefstructuur is genomen op 14 februari 2025, maar de nieuwe tarieven zijn er nog niet. Het zal van belang zijn om in de tussentijd maximaal in te zetten op de begeleiding van de treinreiziger naar het voor hem of haar voordeligste ticket. Dat zal heel moeilijk zijn op deze manier, denk ik, en ik ben benieuwd hoe de NMBS dat zal aanpakken.

In het algemeen heb ik hierover de volgende vragen.

Kunt u ons informeren over de globale uitkomsten van de raad van bestuur van de NMBS van 14 februari 2025?

Hoe evalueert u de tarieven? Zijn die volgens u te complex?

Welk type reiziger gaat erop vooruit en welk type reiziger gaat erop achteruit?

Welk communicatieplan voorziet de NMBS hierover?

Tot slot, er zijn alternatieve voorstellen geformuleerd, onder andere door de seniorenadviesraden. Er zijn bezorgdheden. Hoe beoordeelt u die en op welke manier worden ze meegenomen in de evaluatie van de besliste tarieven?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, er is al heel veel gezegd en geschreven over de nieuwe tarieven, dus het is heel goed dat er een akkoord werd gesloten en dat er duidelijkheid komt

voor de treinreizigers.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u de nieuwe tarieven? Denkt u dat de NMBS met die nieuwe tarieven nog voldoende inkomsten zal genereren? Wanneer worden de nieuwe tarieven van kracht?

De **voorzitter**: De heren Legasse en Dubois zijn niet aanwezig.

01.04 **Sophie Thémont (PS)**: Monsieur le ministre, le nouveau gouvernement a confirmé l'objectif de plus de 30 % de voyageurs d'ici 2032. Votre accord de gouvernement n'est pas rassurant pour des milliers de navetteurs. Vous voulez faire plus en réduisant les moyens de la SNCB. Vous promettez de supprimer des lignes et des points d'arrêt et de "rationaliser les remises pour les adapter à la société moderne".

La SNCB vient à présent de valider une nouvelle grille tarifaire concernant l'achat des titres de transport, qui doit entrer en vigueur avant la fin de cette année. L'objectif annoncé est de rendre plus attractif le train à certains moments – les fameuses heures creuses – pour attirer des usagers moins habitués et les fidéliser. Un symbole important est la création d'une carte "avantage" qui ajoute une réduction supplémentaire aux tarifs payés par les usagers du train.

Bien que la grille tarifaire finale ne soit pas encore disponible, certains profils d'utilisateurs risquent d'être des grands perdants. Je pense aux seniors qui bénéficiaient d'un aller-retour à 8,50 euros et qui vont devoir payer plus cher. Je pense aux utilisateurs réguliers des cartes Multi pour de longs trajets qui disparaissent. Les familles risquent également de passer à la caisse. Les réductions aux familles nombreuses, qui bénéficiaient d'un avantage de 50 %, disparaissent alors que les réductions aux petits groupes ne débiteront qu'avec quatre personnes.

Monsieur le ministre, je m'inquiète des conséquences de ces choix. Quelle est votre stratégie pour que tous les ménages puissent acheter des tickets?

Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB suscitent des inquiétudes au sein du Conseil Central de l'Économie (CCE) et du Conseil National du Travail (CNT). Le conseil d'administration de la SNCB a validé une nouvelle gamme de tarifs. Celle-ci inclut notamment une réduction de la distance maximale prise en compte pour les abonnements domicile-travail passant de 150 km à 120 km, ainsi qu'une hausse des tarifs pour les distances inférieures à 120 km. Si ces changements devaient prendre effet en février 2026, il s'agit d'une information étonnante. Une modification de la structure tarifaire de ces abonnements aura en effet des répercussions sur les accords conclus entre les partenaires sociaux concernant le remboursement des déplacements domicile-travail effectués en train.

Si votre accord de gouvernement vise une augmentation significative du train, la nouvelle grille tarifaire risque de pénaliser toute une série de travailleurs.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous que la SNCB s'écarte des recommandations du CCE et du CNT concernant la structure tarifaire des abonnements domicile-travail? Quelles sont les conséquences financières pour les entreprises, pour les travailleurs et pour le budget de l'État?

De **voorzitter**: Wensen er nog leden aan te sluiten bij de vragen in dit actualiteitsdebat? (Nee)

De minister heeft het woord.

01.05 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte leden, de NMBS zal voor het einde van het jaar een nieuw tarievgamma introduceren, zoals goedgekeurd door de raad van bestuur. Globaal gezien wordt de trein goedkoper, vooral tijdens de daluren en het weekend, en voor frequente treinreizigers. Voortaan zullen er voor alle afstanden procentuele kortingen gelden, met extra voordelige tarieven voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming. De hervorming geldt voor tickets en de huidige Multi's of tienrittenkaarten, niet voor de abonnementen.

Het grote doel is om meer reizigers aan te trekken en duurzamer reisgedrag te stimuleren. Vandaag biedt de NMBS een breed gamma van producten aan. Enerzijds zijn er tickets en abonnementen waarvan de prijs afhankelijk is van de afgelegde afstand en anderzijds producten met een vaste prijs,

ongeacht de afstand. Vaak moet de reiziger zelf uitzoeken wat het voordeligst is. Forfaitaire tarieven zijn niet altijd voordelig, zeker niet voor korte afstanden. Aan sommige producten zijn ook voorwaarden verbonden. Het huidige seniorenticket, bijvoorbeeld, moet verplicht heen en terug op dezelfde dag worden gebruikt en is pas na 9 uur 's ochtends geldig.

Dankzij het nieuwe gamma worden voor elke treinreis automatisch de beste prijzen gesuggereerd. Wat verandert er? Alle tarieven worden voortaan voor alle tickets berekend op basis van de afgelegde afstand. Voordeelproducten met forfaitaire prijzen, zoals de Multi's, het Youth Ticket en het Senior Ticket, worden vervangen door procentuele kortingen zodat reizigers ook voor kortere afstanden van een prijsverlaging kunnen genieten.

De tariefvoorwaarden voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming worden vereenvoudigd en geharmoniseerd. Ze krijgen altijd een basiskorting van 40 % op tickets, ongeacht het tijdstip van hun reis of het traject. De reistijdbeperkingen van het seniorenticket verdwijnen, waardoor die altijd, dus ook voor een enkele reis en voor 9 uur 's ochtends, recht geven op die korting.

Voor volwassenen van 26 tot en met 64 jaar is er het vernieuwde weekendticket, met 30 % korting. Nieuw is dat deze korting, in tegenstelling tot het huidige weekendticket, ook geldt voor een enkele reis. Nog nieuw voor volwassenen is het kortingstarief wanneer ze samen reizen in een kleinere groep vanaf vier personen tijdens het weekend en tijdens de daluren; dan genieten ze van een korting van 40 %.

De maximprijs wordt voortaan berekend op basis van een reisafstand van 120 km in plaats van 150 km, wat neerkomt op een tariefverlaging van 20 % voor de zeer lange afstand. De maximprijs daalt bijgevolg van 26 euro naar 20,99 euro. De tarieven van de abonnementen zullen begin 2026 geplafonneerd worden op 120 kilometer.

Om reizigers aan te moedigen vaker gebruik te maken van de trein om te reizen tijdens de daluren en het weekend, introduceert de NMBS een nominatieve voordeelkaart. Daarmee genieten alle reizigers bijkomende kortingen tijdens de daluren en het weekend en van een voordelige maximprijs, ongeacht het tijdstip.

Grâce à la carte de réduction, tous les voyageurs bénéficieront d'une réduction supplémentaire de 40 % pendant les heures creuses et le week-end. Pour les jeunes, les seniors et les bénéficiaires de l'indemnité majorée, cette réduction s'ajoutera à celle dont ils bénéficient déjà, de sorte qu'ils bénéficieront d'une réduction totale de 64 %. Les voyageurs titulaires d'un ticket pour le week-end pourront également cumuler cette réduction, ce qui leur permettra de voyager avec une réduction totale de 58 %.

En outre, les voyageurs en possession d'une carte de réduction bénéficieront d'un tarif maximal avantageux, quelle que soit la distance parcourue au moment du voyage, y compris pendant les heures de pointe. Pour les adultes, ce tarif sera de 14 euros pour un trajet simple en train. Les jeunes, les seniors et les bénéficiaires de l'indemnité majorée paieront grâce à la carte de réduction un maximum de 5,5 euros pour un trajet simple. Les nouveaux tarifs entreront en vigueur, comme vous l'avez précisé, d'ici la fin de l'année.

La SNCB a entamé une vaste campagne de communication à ce sujet auprès de ses parties prenantes, tout comme elle l'a fait au cours des deux dernières années. De même, elle mène une campagne de communication étendue auprès des clients et autres parties concernées. En ce qui concerne les inquiétudes du Conseil Central de l'Économie et du Conseil National du Travail, la SNCB souligne que les répercussions financières globales de la nouvelle offre tarifaire seront neutres pour les employeurs.

Par ailleurs, l'adaptation des tarifs pour les abonnements n'interviendra qu'en 2026. Néanmoins, les partenaires sociaux auront le temps d'ajuster leur tableau. C'est pour cette raison qu'il n'y a pas encore de réponse sur le deuxième avis. Je souligne d'ailleurs que le CCE a même émis trois avis. Il y a eu un avis conjoint émis par le CCE et le CNT, mais il y a eu deux avis supplémentaires, qui ne concernent pas les tarifs en vigueur.

Nous rencontrerons demain les représentants des seniors. Je considère que ces personnes sont, à plusieurs titres, bénéficiaires de cette modification des tarifs, et qu'ils bénéficient d'avantages

substantiels en matière de flexibilité. Il est probable qu'ils soulèvent d'autres critiques mais, quoi qu'il en soit, cette rencontre est inscrite à l'ordre du jour de demain.

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

Ik heb alleen akte genomen van de ontgoocheling bij de CRB en de NAR over het feit dat hun adviezen toch niet gevolgd zijn. Maar goed, ik kan daar alleen maar akte van nemen.

Ik betreur wel dat mensen die in een afgelegen gebied wonen, zoals in mijn eigen regio, Limburg en Genk, gedwongen zijn om 's morgens tijdens de piekuren te vertrekken als ze een dagje naar zee willen gaan. Dat is een lange rit en men gaat dan natuurlijk niet laat vertrekken om daar pas tegen de middag aan te komen. Het is toch wel bijzonder dat die financieel nadeel zullen ondervinden.

De mensen moeten ook gaan tellen. Ik heb toch wel wat vragen over de eenduidigheid, over het gebruiksgemak van het systeem. Het is niet echt praktisch werkbaar. Tot mijn tevredenheid hoor ik dat er al wel gecommuniceerd wordt. Ik heb ook begrepen dat die nieuwe tarieven pas tegen het einde van het jaar geïntroduceerd worden, dus er zijn nog wel wat maanden tussen. Ik hoop dat die communicatie zeker goed wordt volgehouden, zodat mensen niet voor verrassingen komen te staan, alles goed voorbereid is en ze geen problemen ondervinden aan de automaten.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Dank u wel voor het antwoord, mijnheer de minister.

Beste collega's, we moeten erkennen dat er ook goede elementen in die tariefhervorming zitten. Het zou fout zijn om alles met oppositietaal of vanuit eender welke kritische invalshoek zomaar weg te schieten.

Tegelijkertijd ben ik toch ook bijzonder verontrust over de complexiteit, vooral voor senioren. Men zal een rekenmachine en een glazen bol bij zich moeten hebben, want men weet niet hoeveel verplaatsingen men nog gaat doen. Ik ben ook benieuwd of die software voor de reiziger kan berekenen hoeveel verplaatsingen men de komende maanden nog op zijn agenda heeft staan.

De grote uitdaging zal zijn om de reiziger zo goed mogelijk te informeren, zodat hij het goedkoopste ticket ontvangt, waar hij eigenlijk recht op heeft. Ik heb begrepen uit uw antwoord dat er een programma wordt uitgewerkt, ik vermoed een softwareprogramma, om dat te vereenvoudigen. Maar ik roep dus echt op om dat grondig te bekijken, zodat effectief het goedkoopste tarief berekend wordt, met alle mogelijke opties, en dat het systeem dus echt op maat is afgesteld.

Dat vraagt dan ook begeleiding, zowel intensief aan het loket als via de app en aan de automaat. Ik hoop dus dat er echt voldoende tijd wordt voorzien om dat helemaal op punt te zetten en ook zeer grondig te communiceren aan de treinreizigers, zodat al wie erop vooruitgaat dat ook effectief voelt en het juiste ticket heeft. Als iemand het foute ticket heeft, gaat hij er immers misschien op achteruit.

Naast die maximale begeleiding is het ook belangrijk om dit maximaal te evalueren, zodat we zeer goed kunnen bekijken of het nu voor een extra inkomstenstroom voor de NMBS zorgt of voor meer reizigers, want dat is niet per se hetzelfde. We moeten vooral op meer reizigers mikken.

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Wij zijn vooral heel opgetogen dat er nu duidelijkheid is over de verschillende tarieven, zodat de onzekerheid bij de reiziger kan worden weggenomen.

U hebt ook verwezen naar het feit dat er breed over wordt gecommuniceerd. Reizigers moeten tijdig op de hoogte blijven en de communicatie moet helder en gestructureerd verlopen.

Onze bezorgdheid is ook wel – beide collega's hebben dat ook al aangehaald – dat het nieuwe tariefstelsel echt gebruiksvriendelijk geïntegreerd moet worden in alle verkoopkanalen. Ik heb het dan over de website, de app, maar ook over de loketten. Die zijn heel belangrijk voor de senioren en andere reizigers die minder digitaal vertrouwd zijn. Zij moeten ook eenvoudig op de hoogte blijven van wat hun voordeligste tarief is. Dat is de enige bezorgdheid die wij willen meegeven. We hopen dat daaraan ook voldoende aandacht besteed wordt.

De **voorzitter**: Ik zie de heren Bayet, Legasse en Dubois niet. Het woord is dus aan mevrouw Thémont.

01.09 **Sophie Thémont** (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Je ne remets pas ici en cause les avantages de cette grille tarifaire, mais je voudrais surtout en souligner les écueils pour le public, notamment les seniors. Pour nous, le train doit être accessible pour toutes et tous, seniors, travailleurs, étudiants, que vous sachiez ou non utiliser les moyens numériques. Vous pourrez toujours compter sur notre groupe pour vous aider à améliorer l'accessibilité du rail à des prix abordables pour tous.

Ma deuxième question concernait les inquiétudes au sein du Conseil Central de l'Économie et du Conseil National du Travail. À ce sujet, vous avez évoqué le fait qu'il n'y aurait pas de conséquences financières pour la SNCB. Sera-ce également le cas pour le budget de l'État et pour les travailleurs?
(Signe d'assentiment du ministre)

Merci. Nous serons attentifs à ce que le nouveau système ne pénalise surtout pas les travailleurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Débat d'actualité sur l'achat des AM30 et questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrat de 3 milliards d'euros qui échappe à Alstom et à ses sites de production belges" (56003267C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude chez Alstom à propos d'une commande d'un montant supérieur à 3 milliards d'euros" (56003279C)
- Denis Ducarme à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché de renouvellement d'une partie de la flotte ferroviaire octroyé à la société espagnole CAF" (56003489C)
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision de choisir CAF comme soumissionnaire préférentiel pour la commande de nouvelles rames" (56003490C)
- Matti Vandemaele à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande de nouvelles rames par la SNCB" (56003491C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB" (56003492C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'acquisition d'automotrices AM30 par la SNCB" (56003452C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché d'achat de nouveaux trains par la SNCB" (56003460C)
- Maaïke De Vreese à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB à la société espagnole CAF" (56003462C)

02 Actualiteitsdebat over de aankoop van MR30's en toegevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het contract van 3 miljard euro waar Alstom en zijn productiesites in België naast grijpen" (56003267C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongerustheid bij Alstom over een order van meer dan 3 miljard euro" (56003279C)
- Denis Ducarme aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gunning van de opdracht voor de vernieuwing van een deel van de treinvloot aan het Spaanse CAF" (56003489C)
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing om CAF als voorkeursbieder te kiezen voor de bestelling van nieuwe treinstellen" (56003490C)
- Matti Vandemaele aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van nieuwe treinen door de NMBS" (56003491C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS" (56003492C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56003452C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van nieuwe treinen door de NMBS" (56003460C)
- Maaïke De Vreese aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS aan het Spaanse CAF" (56003462C)

De **voorzitter**: Mevrouw Jacquet is afwezig.

02.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de ongerustheid bij trein- en trambouwer Alstom in Brugge is bijzonder groot. Het bedrijf dreigt een megaorder van 3,4 miljard euro van de NMBS mis te lopen ten voordele van de Spaanse concurrent CAF. Dat contract zou nochtans voor heel wat werkgelegenheid kunnen zorgen en werkzekerheid garanderen op langere termijn. Uit de berichtgeving blijkt dat het bod van Alstom 100 miljoen goedkoper is dan dat van de Spaanse concurrent en dat de treinen dan ook effectief gebouwd zouden worden door werknemers hier in dit land. Het gaat natuurlijk om een bestelling gefinancierd met overheidsgeld, wat de vraag doet rijzen waarom geen voorrang wordt gegeven aan de lokale werkgelegenheid en de economische belangen. Het is inderdaad een Europese aanbesteding, maar moeten wij als Vlaamse of als Belgische federale overheid niet durven opkomen voor onze eigen industrie en jobs?

Mijnheer de minister, hoe evalueert u de mogelijke toewijzing van dat miljardencontract aan een buitenlandse firma, terwijl een eigen bedrijf een goedkoper en lokaal verankerde optie aanbiedt? Welke

stappen zal de arizonaregering eventueel zetten om de werkgelegenheid bij Alstom te beschermen en die bestelling, die dus grotendeels met belastinggeld wordt gefinancierd, zoveel mogelijk in eigen land te houden?

Hoe ziet de toekomst van Alstom en de treinbouwsector in dit land eruit wanneer dat order aan een buitenlandse fabrikant zou worden toegewezen?

Ook belangrijk, op welke wijze wordt een betere technische score van slechts 0,4 % – op papier dan nog – verantwoord als zijnde belangrijker dan een prijsverschil van 100 miljoen euro en het stimuleren van lokale werkgelegenheid?

Le **président**: M. Ducarme n'est pas présent.

02.02 Annick Lambrecht (Vooruit): Mijnheer de minister, de NMBS heeft gesprekken opgestart met het Spaanse treinbouwbedrijf CAF voor een bestelling van minstens 180 treinstellen, goed voor 54.000 zitplaatsen. De bestelling bedraagt 1,7 miljard euro, met de mogelijkheid ze te verlengen om in totaal 3,4 miljard euro aan treinstellen te bestellen.

De aanbesteding werd eind 2022 uitgeschreven door de NMBS, die tegen eind 2032 de helft van haar vloot wil vernieuwen. Op basis van drie offertes heeft de raad van bestuur van de NMBS onlangs unaniem beslist het Baskische CAF als voorkeursaanbieder te kiezen.

Mijnheer de minister, dit stuit op veel onbegrip bij de Belgische werknemers van de Franse producent Alstom, die zowel in Brugge als Charleroi fabrieken heeft. Er werken 700 arbeiders in de Alstom-fabriek in Brugge, mijn thuisstad, en er werken 1.200 werknemers in Charleroi. Opvallend is dat CAF niet de goedkoopste offerte heeft ingediend.

Klopt het dat CAF niet de goedkoopste offerte had? Welke parameters hebben dan de doorslag gegeven voor de raad van bestuur om voor CAF te kiezen? Speelde bijvoorbeeld ook kennis een rol? Speelde taal een rol? Het gaat om een Spaanse partner. Speelde communicatie een rol?

Was Belgische tewerkstelling dan geen criterium binnen de raad van bestuur? Is de beslissing definitief? Of welke stappen moeten nog worden ondernomen om het contract effectief toe te wijzen?

Heeft uw regeringscommissaris u vooraf en nadien ingelicht over deze beslissing? Welke instructies hebt u hem gegeven?

U, als minister van Mobiliteit, hebt tegenover Belga benadrukt dat "het contract nog niet formeel is gegund" en dat "die beslissing pas binnen enkele maanden wordt verwacht". U meldde ook dat elke onderneming die de wettelijkheid van deze procedure betwist, de mogelijkheid heeft beroep aan te tekenen. Is deze opmerking van u gebaseerd op een vermoeden dat er fouten zijn gebeurd?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de problematiek werd al heel goed geschetst door de vorige sprekers. De NMBS heeft recent bevestigd dat de raad van bestuur unaniem heeft gekozen voor het Spaanse bedrijf CAF voor de toekenning van het AM30-contract, een investering ter waarde van maar liefst 3,4 miljard euro.

Opvallend is dat Alstom, dat meer dan 1.000 mensen tewerkstelt in België, naast het contract grijpt. Volgens de berichten in de pers zou Alstom een goedkoper bod hebben ingediend, naar verluidt 107 miljoen lager dan dat van CAF, maar toch kreeg CAF een hogere totaalscore op basis van de evaluatiecriteria van de NMBS. De NMBS verdedigt haar keuze door te stellen dat de selectie gebeurde op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding en dat lokale verankering geen doorslaggevende factor kon zijn vanwege de Europese regelgeving. De CEO van Alstom Benelux heeft de beslissing publiekelijk bekritiseerd en politieke reacties geëist.

Klopt dat het bod van Alstom 107 miljoen lager lag dan dat van CAF? Zo ja, waarom heeft de NBMS dan alsnog voor het duurdere bod gekozen? Welke kwalitatieve criteria maakten dat de voorkeur werd gegeven aan CAF? Hoe zwaar wogen die ten opzichte van de prijs? Waarom wordt lokale tewerkstelling niet meegenomen in de Europese regelgeving?

Wat is uw standpunt over de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om te kiezen voor CAF? Bent u bereid om een gedetailleerd rapport over de evaluatie van de offertes en de gemaakte keuzes aan het Parlement over te maken? Welke stappen moeten nog doorlopen worden voor het contract definitief wordt toegewezen?

02.04 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, la SNCB a développé un marché public pour le remplacement de 600 automotrices AM30. Ce marché est déjà surnommé "le contrat du siècle" et évoque un montant de plus de 3 milliards d'euros sur une dizaine d'années de travail.

La presse nous apprend que la SNCB a donné sa préférence à un groupe espagnol, qui n'a aucune présence industrielle en Belgique, au détriment d'offres qui auraient permis de renforcer la production locale et d'avoir un vrai retour sur l'économie belge.

Monsieur le ministre, cette décision aura un impact majeur sur des entreprises en Belgique, le soumissionnaire, mais également les sous-traitants. Je pense, par exemple, au site d'AGC à Seneffe et aux travailleurs qui ont fait de gros efforts pour pouvoir rester compétitifs, pour s'adapter et qui voient une entreprise publique faire le choix d'une entreprise qui ne produit pas en Belgique pour un marché à plus de 3 milliards d'euros.

Monsieur le ministre, nous savons que tant que l'accord cadre n'est pas conclu, des recours peuvent être introduits. Nous avons néanmoins de nombreuses questions sur ce dossier très important, tant pour la mobilité de notre pays que pour l'avenir de notre politique industrielle.

Nous avons appris par la presse que le soumissionnaire préférentiel ne produirait pas en Belgique et ne serait pas le moins cher. Allez-vous dès lors valider la décision de la SNCB? Dans votre communiqué de presse en réaction à cette décision de la SNCB, vous indiquez qu'il faut travailler sur les préoccupations exprimées quant aux retombées économiques locales des marchés publics.

Des milliers d'emplois sont ainsi perdus pour notre industrie. Pensez-vous vraiment que cela aurait eu lieu dans les pays voisins? Qu'allez-vous faire concrètement pour défendre notre industrie, pour intégrer dans les marchés publics des critères, notamment de retours industriels sur le tissu économique national et l'emploi?

02.05 Maaïke De Vreese (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben geen effectief lid van deze commissie maar ik ben wel een Brugs politica. Dat wil zeggen dat ik door verschillende ongeruste mensen werd gecontacteerd.

Alstom, het vroegere Bombardier en in een verder verleden La Brugeoise et Nivelles, heeft een zeer grote verwevenheid met Brugge. Mijn eigen grootvader was tewerkgesteld bij Bombardier als technisch tekenaar. Hij heeft daar bijvoorbeeld de eerste containers mee getekend. Als er boterhammetjes op tafel kwamen bij mijn vader, dan was dat dankzij de tewerkstelling bij Bombardier, nu Alstom.

Ik wil daarmee maar even duiden hoe belangrijk die tewerkstelling in Brugge is. Het is dan ook normaal dat de ongerustheid groot is, evenals de ontgoocheling op het moment dat de NMBS bekendmaakte dat ze met het Spaanse bedrijf CAF in gesprek ging.

Ik wil het even schetsen. In Brugge werken ongeveer 500 mensen voor Alstom. Als men de toeleveranciers meerekent, dan gaat het zeker en vast over 800 mensen die bij ons in de regio tewerkgesteld worden. De collega's hebben natuurlijk ook over de tewerkstelling in Wallonië gesproken.

We lezen veel in de pers over dat contract, over de aanbesteding en dergelijke meer. Dus daarom wil ik u enkele vragen daarover stellen.

CAF zou weinig ervaring hebben met betrekking tot de Belgische spoormarkt en heeft weinig personeel aan de slag in België, en alleszins geen operationele teams. Volgens mijn informatie zou CAF bijvoorbeeld geen ervaring hebben met de homologatie van treinen en ETCS in België. Dat is toch niet onbelangrijk met het oog op de veiligheid van het spoorverkeer. In welke mate werd met dit aspect rekening gehouden bij de aanbesteding?

CAF heeft op dit moment geen ateliers in België. Valt niet te vrezen dat dat voor problemen zal zorgen

met de oplevering, ingebruikname en herstellingen onder garantie? In welke mate werd met deze aspecten rekening gehouden bij de aanbesteding?

Werd bij de opmaak van de aanbesteding en bij de toewijzing op de een of andere manier rekening gehouden met de economische impact voor ons land? Heeft men bij de aanbesteding bijvoorbeeld rekening gehouden met een minimaal percentage aan lokale toelevering van onderdelen? Of vindt u dat men dat had moeten doen? Hoe ziet u dat met betrekking tot volgende aanbestedingen?

Hebt u zicht op de eventuele impact van de genomen beslissing op de lokale tewerkstelling?

U hebt ook gezegd dat het helemaal nog geen definitieve beslissing is. Ik heb ook de reactie van onze burgemeester Dirk De fauw in de pers gelezen. Hij zegt dat hij ontgoocheld is en dat alle argumenten moeten worden geanalyseerd, zodat alles wel op een zeer correcte manier verloopt. Dat kan ik niet genoeg benadrukken: het is een aanbesteding, het moet gewoon op een correcte manier verlopen.

Wij zijn hier vandaag met drie politici uit het Brugse aanwezig. Het zal u niet verbazen dat wij onze ongerustheid hierover uitdrukken en dat wij meer informatie willen.

02.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, l'accord de gouvernement confirme l'objectif dans le contrat de service public de la SNCB d'acheter 50% de nouveaux trains ce qui doit correspondre à l'objectif d'accessibilité, de ponctualité et de diminution du nombre de trains supprimés.

Pour ce faire, un premier marché public a été lancé dans le courant de la législature passée avec pour objectif de disposer du nouveau matériel à l'horizon 2030.

Dans le cadre de la procédure, le CA de la SNCB a décidé de retenir pour la poursuite des discussions une candidature: celle du constructeur espagnol CAF. La société Alstom qui dispose d'unités de production basées en Belgique a regretté par communiqué ne pas avoir été retenue.

Pouvez-vous nous indiquer le budget prévu pour ce marché public? Dans quelle mesure les offres reçues sont-elles supérieures ou inférieures aux montants prévus initialement? Combien de nouvelles places ce marché public vise-t-il? Quels sont les critères pour évaluer l'offre des différents soumissionnaires pour ce marché? À quelle hauteur ont-ils été comptabilisés?

Dans quelle mesure la performance énergétique et l'impact CO₂ ont-ils été pris en compte dans le cadre de ce cahier des charges? Quels sont les critères ayant conduit à choisir le soumissionnaire retenu? Le cas échéant, où seront construits les trains concernés?

Dans quelle mesure peut-on considérer que les candidatures non retenues à ce stade sont définitivement abandonnées et que c'est l'opérateur choisi comme soumissionnaire préférentiel qui remportera *in fine* le marché?

Quelles sont les possibilités de recours pour les opérateurs non retenus? Dans quel délai doivent-elles être mises en œuvre? Avez-vous connaissance de recours qui seraient introduits?

Quelle est la réponse apportée par la SNCB aux questions posées par la société Alstom qui n'a pas été retenue dans ce marché? Pouvez-vous nous la communiquer? La jugez-vous concluante? Quels sont les autres marchés dont bénéficie par ailleurs Alstom avec la SNCB ou Infrabel?

Je pose beaucoup de questions mais vu le nombre de députés à en poser à ce sujet, je ne doute pas que j'en recevrai les réponses.

02.07 Franky Demon (cd&v): Mijnheer de minister, ik was gisteravond te laat met het indienen van mijn vraag. Dat overkomt mij wel vaker.

De Belgische spoorwegmaatschappij NMBS geeft de voorkeur aan het Spaanse bedrijf CAF om 600 nieuwe treinstellen te bouwen, boven dat mooie bedrijf Alstom Belgium. De Europese aanbesteding werd eind 2022 uitgeschreven. Ik lees dat de offerte van Alstom maar liefst 107 miljoen euro goedkoper zou zijn dan die van de Spaanse concurrent.

Ik woon op nog geen 100 meter van het bedrijf Alstom, dat zijn expertise in het maken van treinstellen bewees. Wij zijn daar nog over de vloer geweest deze zomer. We mogen er zeker van zijn dat ze daar kwalitatieve producten maken.

In de vorige legislatuur hebben we hetzelfde meegemaakt in het Parlement. Het ging toen ook tussen CAF en Alstom Belgium. We hebben hier toen ook gepleit en we hebben toen stukken binnengehaald. De productie van de M7-treinen, waarmee Alstom vandaag bezig is, is kwalitatief werk.

Een dergelijke aanbesteding moet volgens de Europese wetgeving verlopen. Laat ons daarover duidelijk zijn. Als deze aanbesteding 100 % correct is gebeurd, dan kan ik niet anders dan me daarbij neerleggen, maar weet dat de keuze voor CAF zware gevolgen zal hebben voor 1.900 werknemers, waarvan 700 in Brugge, voor het bedrijf, maar ook voor heel veel onderaannemers en voor de lokale economie. Ik hoop dat we goed weten waar we mee bezig zijn. We mogen ook niet vergeten dat hier enorm veel overheidsgeld door de NMBS wordt besteed. Ik denk dat we met alles rekening moeten houden: met de economie, met de financiële gevolgen, maar ook met de sociale gevolgen.

Mijnheer de minister, werd bij de aanbesteding en de toewijzing ook rekening gehouden met de economische impact voor onze regio's? U hebt zelf aangegeven dat er misschien wel werk moet worden gemaakt van die Europese aanbesteding. Zult u daarin zelf stappen ondernemen mocht het hier verkeerd lopen? Ik hoop dat het niet fout afloopt en dat het de laatste keer is dat we dergelijke zaken moeten meemaken.

02.08 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, qu'apprend-on? Que le Conseil d'administration de la SNCB où tous les partis traditionnels sont présents de la gauche à la droite, a décidé de passer un contrat de trois milliards d'euros avec une entreprise étrangère pour la construction de nouveaux trains. Pourtant, la Belgique en a déjà produits. Il existe des sites comme Alstom à Bruges et à Charleroi cités par mes collègues, qui justement à l'instant où je vous parle, finalisent déjà une commande de la SNCB. En choisissant de délaissier les sites de production belges, vous menacez des centaines d'emplois, là où existe un réel savoir-faire, comme c'était le cas avec Van Hool par exemple.

Monsieur le ministre, arrêtez de sacrifier notre industrie et de suivre aveuglément les règles du libre marché qui ne tiennent compte ni de l'emploi et ni de l'environnement! Revoyez cette décision et garantisiez l'emploi à long terme pour nos entreprises! Je vous remercie pour la réponse qui va suivre.

02.09 Irina De Knop (Open Vld): In een vorig leven ben ik nog bestuurder bij De Lijn geweest en ook daar hebben we dat soort discussies helaas moeten voeren. Denk maar aan busbouwer Van Hool. Ik ga de reeds door mijn collega's gestelde vragen niet herhalen. Ik deel immers de bekommernissen

Mijnheer de minister, is er nog een mogelijkheid om het contract niet toe te wijzen en om de aanbestedingsprocedure opnieuw te voeren?

02.10 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte leden, dank u voor al uw vragen.

Ik zal het overheidscontract voor de MR30-treinstellen van de NMBS, waarover de laatste dagen veel gediscussieerd is, verduidelijken. We moeten niet vergeten dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is. Ze heeft haar eigen raad van bestuur, die tot taak heeft de onderneming op onafhankelijke wijze te besturen, met inachtneming van de geldende regels. Als minister van Mobiliteit zetel ik niet in deze raad en kom ik niet tussen in de operationele beslissingen. Mijn rol is beperkt tot het toezicht op de naleving van het dienstverleningscontract tussen de Staat en de NMBS, wat elke inmenging in het dagelijks beheer of de gunning van overheidsopdrachten uitsluit.

Wat het MR30-contract betreft, wil ik een fundamenteel punt benadrukken. In dit stadium spreken we het niet over een definitieve gunning van het contract, maar over de aanwijzing van een voorkeursgegadigde. De NMBS heeft het Spaanse bedrijf CAF geselecteerd als voorkeursgegadigde. Dat betekent dat de onderhandelingen nog lopen. Er is dus geen enkele firma definitief gekozen en de definitieve gunningsbeslissing zal het voorwerp moeten uitmaken van een nieuwe beraadslaging door de raad van bestuur. Deze onderhandelingen zullen ook discussies kunnen omvatten over de mogelijkheid om banen te creëren in België als onderdeel van het betreffende contract.

Het is belangrijk op te merken dat deze beslissing unaniem werd genomen door de raad van bestuur

van de NMBS, waarin bestuurders van verschillende politieke overtuigingen zetelen. Voor alle duidelijkheid, de partij Les Engagés heeft geen bestuurders in deze raad. Als iemand meer details wil over het besluitvormingsproces, kan hij contact opnemen met de bestuurders die zijn eigen politieke partij vertegenwoordigen in het betrokken orgaan.

Dit besluit is gebaseerd op specificaties die zijn opgesteld en gevalideerd tijdens de vorige zittingsperiode. Die specificaties zijn op geen enkel moment opgeschort door mijn voorganger, wat betekent dat dit contract het kader is dat onder de vorige regering is vastgesteld.

Wat de rol van de regeringscommissarissen betreft, herinner ik u eraan dat die strikt gereguleerd is door specifieke federale wetgeving. Hun belangrijkste taak is het verzekeren van de wettelijkheid van de beslissingen die worden genomen binnen de autonome overheidsbedrijven. De commissarissen kunnen enkel onregelmatigheden of de niet-naleving van de regels voor deze bedrijven melden. In dit specifieke geval vond geen enkele regeringscommissaris het echter nodig om de zaken aan mij voor te leggen nadat de raad van bestuur van de NMBS had beraadslaagd. Er is dus nooit geoordeeld dat er in dit stadium van het proces reden was voor een interventie van een minister of van de regering.

En réponse à la demande d'un rapport circonstancié sur ce marché – j'irai même au-delà de cette demande –, la direction de la SNCB est pleinement disponible pour justifier ses choix. Si la commission parlementaire souhaite entendre la CEO de la SNCB afin d'obtenir davantage de précisions sur les motivations ayant conduit à la désignation du soumissionnaire préférentiel, cette audition pourrait être organisée dans les meilleurs délais.

Enfin, j'attire votre attention sur les conséquences d'une éventuelle suspension de la décision du conseil d'administration. Une telle démarche, en contradiction avec l'unanimité qui s'est dégagée au sein de cette instance et avec le principe même de gouvernance des entreprises publiques, aurait pour effet immédiat de relancer complètement le marché, avec à la clé un retard de trois à quatre ans dans l'acquisition de ce matériel ferroviaire dont la SNCB a un besoin urgent afin d'assurer la modernisation de son parc roulant et d'améliorer la qualité du service offert aux usagers. Les autres questions de l'assemblée qui vont suivre le prouvent.

Par ailleurs, en ce qui concerne la demande du député Denis Ducarme – qui n'est pas présent – visant à obtenir une version digitale du marché public octroyé à CAF, je rappelle qu'aucune attribution définitive du marché n'a encore eu lieu. Il est donc prématuré de parler de marché finalement octroyé dans la mesure où nous sommes encore dans une phase de désignation préférentielle et de négociations. En revanche, s'il souhaite obtenir des précisions sur la décision du conseil d'administration qui a amené à cette désignation, je l'invite à s'adresser aux administrateurs du Mouvement Réformateur qui siègent dans ce conseil.

Enfin, soucieux de la transparence et du respect des règles en vigueur, j'ai demandé à la SNCB de répondre de manière circonstanciée aux courriers qui lui ont été adressés par l'entreprise qui estime avoir été lésée par cette décision. Les entreprises publiques sont des acteurs majeurs de notre économie tant par les services essentiels qu'elles assurent que par l'impact de leurs marchés publics sur l'industrie et l'emploi en Belgique. Il est donc compréhensible que le marché public AM30 de la SNCB suscite un débat important.

Je tiens à rappeler que la SNCB, en tant qu'entreprise publique autonome, est soumise aux réglementations strictes des marchés publics belges et européens qui garantissent la transparence et l'égalité de traitement entre soumissionnaires. La désignation de CAF en tant que soumissionnaire préférentiel a été prise à l'unanimité par le conseil d'administration, je le répète.

La SNCB a évalué les offres sur base de critères objectifs prédéfinis: le prix, la qualité technique, la consommation énergétique, les termes contractuels.

La différence de points entre les offres démontre que la compétition a été serrée et que la procédure a été menée en toute transparence. À ce stade, il ne s'agit que de la désignation d'un soumissionnaire préférentiel, une décision qui peut d'ailleurs être combattue devant le Conseil d'État. L'attribution définitive du contrat n'interviendra qu'à l'issue de la procédure, laissant la possibilité aux entreprises de former des recours si elles estiment que leurs droits ont été bafoués.

J'entends parfaitement les préoccupations relatives aux retombées économiques locales des marchés publics. Cependant, soulignons qu'aucune clause n'a été intégrée dans le cahier des charges initial – rédigé sous la précédente législature – qui aurait permis de favoriser une production locale. En outre, les règles européennes interdisent de conférer un avantage basé sur l'origine géographique de la production, qui serait considéré comme une discrimination contraire au principe du marché unique.

Toutefois, cette situation met en évidence la nécessité d'un débat sur l'évolution des règles en matière de marchés publics. C'est pourquoi j'ai immédiatement interpellé le premier ministre afin d'examiner comment des critères liés aux retombées économiques locales, au développement industriel et à l'emploi pourraient être mieux intégrés dans les futurs cahiers des charges tout en restant conformes aux directives européennes.

À la question de savoir si cette situation avait pu se produire dans les pays voisins, je vous indique que contrairement à certaines perceptions, les règles européennes sont les mêmes pour tous les États membres. Si certains pays semblent mieux tirer leur épingle du jeu, c'est souvent en intégrant d'emblée des critères stratégiques – notamment environnementaux – qui favorisent indirectement une production locale. Nous devons nous en inspirer, mais cela n'a pas été le cas.

Que vais-je faire concrètement pour défendre notre industrie? J'ai saisi, comme je l'ai dit, le premier ministre, afin d'ouvrir un débat sur l'évolution des critères, notamment pour intégrer ces exigences environnementales.

Vous me demandez également s'il faut s'attendre à de nouvelles pertes pour notre industrie. L'objectif est précisément d'anticiper et d'éviter ces situations à l'avenir en adaptant nos stratégies d'attribution des marchés publics. Cela nécessite une révision des pratiques et une action concertée à l'échelle européenne pour garantir que nos industries bénéficieront d'un cas de concurrence équitable.

Le montant de l'estimation initiale du marché pour la première commande, dans le cas d'un contrat-cadre, s'élevait à 1,811 milliard d'euros prévus dans le programme pluriannuel d'investissement. La commande finale représente un montant d'1,695 milliard d'euros, soit un montant inférieur à l'estimation budgétaire visée.

Le nombre de véhicules et de nouvelles places prévues, c'est 180 automotrices pour 54 000 places assises pour la première commande, comme prévu dans la précédente attribution décidée par le conseil d'administration le 23 décembre 2022.

Pour ce qui concerne les critères, je les ai évoqués: valeur financière de l'offre, valeur technique de l'offre, conditions générales et calendrier de livraison, consommation d'énergie.

Quant à savoir si nous pourrions, dans ce dossier, publier la réponse qui a été faite par la SNCB à Alstom, la réponse est non, vu que la procédure est toujours en cours. À l'heure où je vous parle, je n'ai pas connaissance d'un recours qui a été introduit. Cela ne veut pas dire qu'il ne le sera pas mais, à ce stade-ci, je n'en ai pas connaissance.

02.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord verwarrend. Op mijn hoofdvraag heb ik geen antwoord gekregen. Als men een bestek opstelt om zo'n contract toe te wijzen, moet men toch ook aan de lokale verankering denken, ook al mag men dat er officieel niet in zetten volgens de Europese regelgeving.

Wat ik niet begrijp – en wat niemand begrijpt – is dat de opdracht op basis van 0,4 % betere technische kwaliteit naar het buitenland gaat, terwijl een lokaal bedrijf, waarvan geweten is dat het goede kwaliteit levert, 100 miljoen euro goedkoper is dan die concurrent. Voor die betere technische kwaliteit moet men bovendien nog afwachten hoe het loopt, denk maar aan het verhaal van de Fyra. Daar kan ik niet bij.

Voor de rest klinkt uw antwoord wel hoopgevend. Het zou maar om een voorkeurspartner gaan, er moet nog onderhandeld worden, het kan in de toekomst nog naar de Raad van State. Tegelijk staat het mes wel op de keel om hiermee door te gaan, want anders komt er drie of vier jaar uitstel. En we weten dat de treinen nu al kampen met technische problemen, dat er veel technische uitval is, dat het rollend materieel verouderd is. Ik weet dus niet goed wat ik hieruit moet begrijpen.

Deze regering streeft naar een hoge werkzaamheidsgraad van 80 %. In het regeerakkoord staat letterlijk: "Bij het aankoopbeleid hebben we oog voor maatschappelijke en industriële return, met aandacht voor kmo's, en streven we naar verankering van productie, onderzoek en ontwikkeling in ons land en in Europa". Dat gebeurt hier echter totaal niet.

Europese regelgeving is natuurlijk goed, maar ik zou willen dat de NMBS die altijd respecteert, ook bij Eurogare, bij Ypto op het vlak van ICT, maar daar steekt het blijkbaar allemaal niet zo nauw, zoals het Rekenhof heeft vastgesteld.

Ik hoop dat dit verhaal goed afloopt.

02.12 Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, mijnheer de minister.

Ik ben een van die drie Bruggelingen en ben heel erg bezorgd. Wij kennen allemaal families die er zijn tewerkgesteld. Het gaat over 800 werknemers.

Uit uw antwoord begrijp ik dat, als u uw hart zou laten spreken, u ook zou zeggen dat het onaanvaardbaar is. Het gaat immers om een hoogtechnologisch bedrijf dat jarenlang hoogstaande kwaliteit heeft geleverd, en dat met een kwaliteitsverschil van 0,4 %, zoals mijn collega heeft vermeld, een order zou verliezen. Het bedrijf zorgt al jarenlang voor de tewerkstelling in Brugge van honderden mensen en in Wallonië van 1.200 mensen.

Dat is onbegrijpelijk, mede omdat, zoals u zelf hebt gezegd, de prijs van Alstom 100 miljoen euro lager is dan die CAF. Het gaat om 100 miljoen euro belastinggeld. U zegt wel dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is, maar CAF krijgt massa's geld van ons waarvan iedereen, over de partijgrenzen heen, wil dat het naar tewerkstelling in ons land gaat en niet naar Spanje.

Soms mogen we wat chauvinistisch zijn als we zo'n goede kwaliteit leveren. We zullen nu massa's geld geven aan een Spaans bedrijf, terwijl ik informeel weet dat er zeer veel problemen zijn met de levering van hun bussen aan De Lijn. Die zijn vaak defect en hun garantievoorwaarden zijn niet goed. We bestellen dus niet bij het beste bedrijf.

Ik kan alleen met aandrang vragen, mijnheer de minister, dat de NMBS op korte termijn uitleg komt verschaffen en verantwoording aflegt in het Parlement over wat ze unaniem heeft beslist. Ik raad de raad van bestuur aan om ook aan de lokale economie en de lokale werkgelegenheid te denken. De regels moeten zeker worden gevolgd, maar ook in buurlanden Frankrijk en Duitsland worden de regels gevolgd en wordt er altijd lokale tewerkstelling aan gekoppeld. Wij doen alsof we heiliger zijn dan de paus in tijden waarin er zware besparingen op komst zijn, waarbij elke job telt.

Het siert u, mijnheer de minister, dat u hebt gezegd dat er een debat moet komen over de vraag of het wel kan dat lokale tewerkstelling niet meespeelt en dat u het aan de eerste minister hebt gevraagd. Ik dank u om dat debat te voeren. Ook milieucriteria moeten meespelen. Ik heb het dan nog niet gehad over de andere taal, die voor moeilijkheden zal zorgen. Als er in het begin problemen zijn, kan een lokaal bedrijf daar veel sneller op inspelen.

Mijnheer de minister, ik begrijp dat u terughoudend bent en dat u zegt dat de regels moeten worden gevolgd. Ik lees echter ook tussen de lijnen dat uw hart hiervan bloedt. U zegt dat het niet definitief is. We zullen u als minister allemaal steunen om dit om te draaien. Als het niet definitief is, wil dat voor ons zeggen dat er nog een mogelijkheid is dat de lokale tewerkstelling kan blijven. Ik dank ook mijn beide collega's die hier vandaag zijn om zo te vechten voor onze Brugse tewerkstelling.

02.13 Dorien Cuylaerts (N-VA): Hoewel het inderdaad om een Europese aanbesteding gaat, is het wel een gemiste kans voor de lokale economie. Het is dan ook bijzonder pijnlijk mocht een bedrijf als Alstom, dat meer dan 1.000 mensen tewerkstelt in België, naast het contract grijpen, zeker omdat zijn bod ook behoorlijk lager was. Het werd hier al vermeld: het gaat om belastinggeld. We moeten daarmee zeer voorzichtig omgaan.

Vandaag konden we eveneens lezen in de pers dat ook Siemens Mobility overweegt om juridische stappen te ondernemen. Dat betekent dat dat bedrijf ook bedenkingen heeft bij de procedure. Ook

Siemens heeft in het verleden aangetoond dat lokale verankering of tewerkstelling in ons land van belang is. Het bedrijf is immers gekend voor de Desirotreinstellen en heeft destijds 200 van de 305 treinstellen geassembleerd in Brugge. Het lijkt er dus op dat dit dossier nog wel een staartje zal krijgen.

U haalde daarnet aan dat er momenteel nog geen beroepen werden ingediend. Tot wanneer kunnen de bedrijven echter beroep aantekenen? Wat zouden daarvan de gevolgen zijn qua vertraging? U zei daarnet immers dat we tot vier jaar vertraging kunnen oplopen. Stel echter dat die bedrijven beroep aantekenen, wat gebeurt er dan met de vernieuwing van de treinstellen, die toch wel van belang is?

Het is dus heel belangrijk dat we in de commissie een gedetailleerd rapport krijgen, zodat er transparantie komt in dit dossier.

02.14 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

J'ai aussi été interpellée par des travailleurs du site AGC de Seneffe. Cette entreprise est en perpétuelle recherche de marchés, aussi pour garantir sa viabilité. Aujourd'hui, la perte de ce marché au profit d'Alstom va vraiment être une perte sèche, en tout cas pour AGC Seneffe, mais aussi pour les différents sous-traitants qu'il ne faut pas oublier.

Il faut savoir que pour ce site, cela représente 5 % de production. Cela veut dire une perte de 3,9 millions d'euros de chiffre d'affaires. On sait que le marché du verre en Europe est un marché très difficile. C'est aussi une perte très importante qui va mettre en péril l'avenir des travailleurs du site.

Je ne vais pas revenir sur le cas d'Audi, mais quand on a des entreprises performantes sur le territoire, avec des produits de qualité, pourquoi aller chercher ailleurs?

J'entends vos explications qui renvoient vers le CA et la SNCB, mais depuis que vous êtes ministre, nous avons appris la possible fermeture de points d'arrêt, et à présent, la perte pour des entreprises présentes en Belgique.

J'espère, en tout cas, une chose, monsieur le ministre: c'est que vous en tirerez les leçons et que vous mettrez sur la table toutes les solutions possibles pour que ce genre de choses n'arrivent plus. Nous avons des entreprises en Wallonie et en Flandre qui sont des fleurons pour notre pays.

02.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir répondu à peu près à toutes mes questions.

En effet, on peut regretter que ce ne soit pas une production locale. Je le regrette également. Maintenant, comme vous l'avez souligné, les règles européennes sont ce qu'elles sont. Par ailleurs, on peut aussi regretter que l'offre d'Alstom n'ait pas été la meilleure, dans cet ordre d'idée.

Vous me confirmez que, de toute façon, le dialogue est en cours et que cette décision n'est pas clôturée. Nous resterons évidemment attentifs à ce dossier. Nous espérons que les autres pays jouent le jeu et sélectionnent également Alstom quand ils rendent les meilleures offres dans leur pays. C'est cela qu'il faut souhaiter dans un marché ouvert, ce qui ne constitue pas mon option. On sait à quel point il y a des défauts en matière de marchés ouverts comme ceux-là, mais c'est la réalité dans laquelle on se trouve.

Nous continuerons à suivre le dossier de près.

02.16 Maaïke De Vreese (N-VA): Mijnheer de minister, in de krant van 3 mei las ik een artikel waaruit blijkt dat CAF in Frankrijk ook een 28-tal toestellen moet leveren, maar dat die levering meer dan een jaar vertraging zal oplopen. Het kwaliteitsverschil waarover we lezen in de pers is minimaal, en dan zit Alstom ook nog eens meer dan 100 miljoen euro beneden de prijs. Ik begrijp absoluut dat u zeer voorzichtig bent met de Europese aanbesteding, maar het enige wat wij kunnen vragen is dat er toch zeer nauwgezet wordt nagekeken dat alles op een correcte manier verloopt.

We hebben er al op gewezen hoe belangrijk dat is voor onze lokale economie en voor de tewerkstelling in Brugge. In de pers was ook te lezen dat, als Alstom het contract misloopt, er een zeer grote impact is en er waarschijnlijk een sluiting van de afdeling in Brugge zit aan te komen.

Ik kan alleen maar zeggen dat het voor ons als politici, voor zoveel Bruggelingen en ook voor burgers van daarbuiten een ontgoocheling is. Ik ben zeer blij, collega's, dat we hier vandaag aanwezig waren in de commissie en dat u zo ernstig naar onze vragen hebt geluisterd, mijnheer de minister. Ik hoor ook dat u het zult opvolgen en dat u de Europese aanbestedingen zult bekijken met de eerste minister.

02.17 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je souhaitais attendre votre réponse pour intervenir.

J'entends vos précautions et le respect des attributions et des compétences. Vous faites bien de les rappeler. J'entends aussi que nous sommes toujours dans une phase de négociation avec la SNCB qui doit respecter les règles de marchés publics. Ce qui pose question, c'est la pondération entre les critères. Si j'ai bien compris, l'offre d'Alstom est de 117 millions moins chère et la différence de qualité avec son concurrent n'est que de 0,4 %. Il y a un éclairage à obtenir – que nous n'avons pas – de la part du conseil d'administration sur son choix et sur son unanimité. Celle-ci est étonnante puisqu'à l'heure où nous parlons, ni nous, ni les travailleurs concernés, ni la population ne disposent de l'ensemble des éléments qui permettent de comprendre cette décision. La démocratie, c'est la transparence qui permet de comprendre qu'une décision est juste ou légitime.

En ce qui concerne le conseil d'administration, vous renvoyez chacun à son administrateur de sa couleur. Cela nous fait une belle jambe, nous n'avons pas d'administrateur DéFI à la SNCB. Les Engagés non plus. Pour le moment, c'est peut-être d'ailleurs le cas d'autres partis.

Il faut une approche moins participative. Comme chacun d'entre nous, chaque député représente toute la population. C'est pourquoi je pense que c'est une bonne idée – monsieur le président, j'espère que la commission va s'en emparer rapidement – de demander à la CEO mais également au président du conseil d'administration de venir simplement s'expliquer non pas pour intervenir, faire pression ou leur demander de réviser leur choix qui leur appartient *in fine*, mais pour nous permettre de comprendre la raison pour laquelle nous nous retrouvons dans cette situation où apparemment, malgré des critères qui pourraient légitimement faire pencher la balance vers un soumissionnaire avec de l'emploi local, cela ne semble pas possible.

Je crois que votre attitude est la bonne. Il nous faut veiller à ce qu'à l'avenir, les règles de marchés publics puissent beaucoup mieux intégrer la question de l'ancrage local tout en maintenant le respect des réglementations de marchés publics et des réglementations européennes.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit actualiteitsdebat.

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

03 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inzet van consultants bij een dochterbedrijf van de NMBS" (56002412C)

03 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le recours à des consultants au sein d'une filiale de la SNCB" (56002412C)

03.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, wie bij de overheid een contract wil binnenhalen, moet een strikte selectie doorlopen om verspilling van belastinggeld en fraude te voorkomen. Bij Ypto, een IT-bedrijf van de NMBS, legde men die regel weleens naast zich neer. In 2023 raakte bekend dat Brit Hamid Aghassi, een persoonlijke vriend van spoorbaas Dutordoir, zonder aanbesteding een lucratief contract kreeg van maar liefst 2.200 euro per dag. Een interne audit bevestigde dat de toewijzing niet correct was verlopen, waarna de NMBS het Rekenhof om een grondig onderzoek vroeg.

Dat onderzoek is nu afgerond en bevestigt dat Aghassi niet de enige was. Bij Ypto was het jarenlang een standaardpraktijk om contracten zonder aanbesteding toe te kennen. Het nieuwe management van Ypto en de NMBS erkennen dat er fouten uit het verleden weggewerkt moeten worden en stellen dat ze werken aan een herstel. Er is een actieplan uitgerold om de contracten correct toe te wijzen en nieuwe maatregelen moeten fraude en belangenvermenging tegengaan.

Ik heb daarover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoe beoordeelt u de conclusies van het Rekenhof?

Kunt u toelichten welke concrete maatregelen in het actieplan worden opgenomen? Acht u die voldoende om herhaling te voorkomen?

Hoe zal de NMBS haar controles verstrengen en hoe wordt gegarandeerd dat dat effectief gebeurt?

Tot slot, gelet op de ernst van deze zaak en gelet op het rapport van het Rekenhof, worden verdere maatregelen of gevolgen overwogen?

03.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, het lijkt me essentieel vooreerst een aantal elementen uit uw vraag te preciseren, gelet op uw verwijzing naar 2023.

Op vraag van de CEO zelf en met het akkoord van de raad van bestuur van de NMBS heeft het auditcomité eind juni 2023 beslist een audit te laten uitvoeren op een IT-dienstverleningscontract uit 2018, dat destijds werd afgesloten door de nv Ypto, het IT-filiaal van de NMBS. De audit sloeg enerzijds op de naleving van de wetgeving op de overheidsopdrachten door het toenmalige management, en anderzijds op de eventuele rol van de CEO in de gunning van het contract.

Wat het eerste punt betreft, er werd door het management van Ypto een actieplan opgesteld, dat werd opgevolgd door het auditcomité.

Wat het tweede punt betreft, de audit heeft geen enkele vorm van inmenging of druk vastgesteld vanwege de CEO. Bovendien heeft het toenmalige management van Ypto aangegeven dat in dit dossier de geëigende regels en de budgettaire contouren gerespecteerd moesten worden.

Ook het parket van Brussel is een onderzoek gestart over dit dossier. De NMBS heeft daaraan haar volle medewerking verleend. De conclusie van het parket was zeer duidelijk. Dat stelde ook mevrouw Dutordoir tijdens een hoorzitting in deze commissie op 19 december 2023: "Op 13 november 2023 heeft het parket aan de NMBS meegedeeld dat het na grondig onderzoek van de feiten en documenten, waaraan wij onze volledige medewerking hebben verleend, besloten heeft het dossier te klasseren omdat er geen sprake is van enig strafbaar feit." Het is uw en mijn taak om kritisch te staan tegenover de werking van de autonome overheidsbedrijven, maar tegelijk moeten we erover waken dat we geen onrechtmatige insinuaties in stand houden.

Ik kom tot uw vragen met betrekking tot het onderzoek van het Rekenhof, getiteld *Onderzoek van de naleving van de overheidsopdrachtenregelgeving via een selectie van uitgaven*. Meer concreet onderzocht het Rekenhof de rechtmatigheid van een selectie van overheidsopdrachten die werden geplaatst door de FOD Economie, de federale politie, het Studiecentrum voor Kernenergie, de FOD WASO, Beliris, Ypto, TUC RAIL en Infrabel.

De resultaten van dat onderzoek werden op 24 januari 2025 door het Rekenhof publiek gemaakt. Enerzijds erkent het Rekenhof de inspanningen en maatregelen die Ypto reeds heeft geleverd en genomen om zijn interne werking en aanbestedingsproces in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Anderzijds formuleert het ook een reeks aanbevelingen tegenover de IT-dochteronderneming Ypto. Ypto en de NMBS onderschrijven de aanbevelingen van het Rekenhof volledig en hebben niet gewacht op het verslag om verbeteringen uit te werken.

In de afgelopen twee jaar heeft Ypto effectief maatregelen uitgerold ter versterking van zijn aankoopproces, zoals toegelicht in het eerste deel van mijn antwoord. De actieplannen die Ypto had toegezegd uit te voeren op korte termijn werden intussen geïmplementeerd. De overige maatregelen en aanbevelingen zullen ook volgens een strikte timing worden afgerond. Er is een driemaandelijks opvolgingsrapportering ten behoeve van het auditcomité van de NMBS met betrekking tot dit punt.

Ook zal de *procurement board* van de NMBS, die toezicht houdt op de naleving van de openbare-aanbestedingsverplichtingen, tijdens het hele aankoopproces een bredere rol krijgen en de aankopen van Ypto bestrijken. De NMBS zal Ypto ondersteunen bij de uitvoering van het actieplan, dat ook aan het Rekenhof werd bezorgd.

Twee weken geleden heeft er eveneens een ontmoeting plaatsgevonden met het Rekenhof, de NMBS en Ypto, waarbij het Rekenhof heeft gesteld binnen twee tot drie jaar een opvolgingsaudit te zullen organiseren. De NMBS en Ypto verwelkomen dat initiatief.

03.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het is inderdaad van belang dat zulke situaties niet meer voorvallen. Ik ben heel blij te horen dat er verbeteringen werden doorgevoerd en dat het actieplan ondertussen ook al geïmplementeerd is. De opvolging blijft echter cruciaal, want het betreft hier wederom belastinggeld en dat moet zeker op een transparante en verantwoorde manier besteed worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ziekteverzuim bij het spoor" (56002413C)

04 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'absentéisme aux chemins de fer" (56002413C)

04.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Deze vraag dateert al van een aantal weken geleden, maar ze is wel nog van toepassing. Anders had ik ze laten schrappen.

Een aantal weken geleden zat het treinverkeer volledig in de knoop. De pendelaars werden geconfronteerd met afgeschafte treinen, lange vertragingen en overvolle wagons. De oorzaak bleek een opvallend hoog ziekteverzuim bij het spoorwegpersoneel, toevallig net na de aankondiging van de regeringsmaatregelen die niet in de smaak vielen bij de vakbonden. Nochtans was er volgens de socialistische spoorvakbond geen sprake van een georganiseerde actie. Tegelijkertijd erkennen zij wel de onvrede wegens de nieuwe maatregelen. Ongetwijfeld heeft dat meegespeeld bij deze golf van ziektemeldingen.

Volgens mijn informatie werd in diverse besloten groepen op de sociale media onder het personeel afgesproken om zich ziek te melden. Gelet op de reactie van de socialistische spoorbond kan het niet zijn dat zij hiervan niet op de hoogte waren. Dit soort spontane acties, die z gezegd niet vanuit de vakbond komen, treffen stevast de pendelaars en maken het openbaar vervoer minder betrouwbaar. Het is een steeds terugkerend patroon. We kunnen niet verwachten dat de reizigers daar continu vrede mee nemen. Zij raken natuurlijk gefrustreerd.

Mijnheer de minister, wat is uw visie over de massale ziektemeldingen die samenvielen met de aankondiging van de sociale inspanningen? Geloof u dat het puur toeval was?

Acht u de bestaande actiemiddelen, zoals de georganiseerde spoorstaking met een minimale dienstverlening, voldoende om het personeel het recht te garanderen om hun ongenoegen te uiten? Treedt u onze visie bij dat vakbonden in dergelijke situaties een voorbeeldrol moeten opnemen en zulke spontane en wilde acties dus beter zouden veroordelen in de plaats van er begrip voor te tonen? Vindt u ook dat zij hun vertegenwoordigers moeten aansporen om dergelijke acties af te remmen en te ontraden in besloten groepen op de sociale media? Gaat u samenzitten met de vakbonden om dat duidelijk te maken? Welke maatregelen zult u nemen om te garanderen dat het spoorwegpersoneel zijn verantwoordelijkheid blijft nemen en de reizigers niet opnieuw de dupe worden?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Iedereen moet een voorbeeldrol vervullen: in een vakbond, bij de directie; net zoals wij eigenlijk.

Tijdens de voorbije stakingsdagen hebben treinreizigers niet kunnen genieten van de dienstverlening die ze terecht verwachten. Dat betreuren het spoorbedrijf en ikzelf ten zeerste. Samen met Infrabel heeft de NMBS een alternatieve treindienst uitgewerkt op basis van het beschikbare personeel, om zoveel mogelijk klanten oplossingen te bieden voor hun verplaatsing. Die alternatieve treindienst wordt uiterlijk 24 uur vóór iedere stakingsdag gecommuniceerd.

In de openbare sector legt de wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking bepaalde voorwaarden op om de planning van een alternatief vervoersplan mogelijk te maken. Ten eerste moet de stakingsaanzegging minstens

acht werkdagen vóór het begin van de staking worden ingediend. Ten tweede moeten essentiële personeelsleden uiterlijk 72 uur vóór het begin van de stakingsdag een definitief voornemen om al dan niet aan de staking deel te nemen doorgeven. Ten derde wordt afhankelijk van de beschikbaarheid van het personeel een alternatief vervoersplan opgesteld dat 24 uur van tevoren aan de reizigers wordt gecommuniceerd.

We vestigen er uw aandacht op dat de NMBS dus een gegarandeerde dienstverlening dient te organiseren, wat iets anders is dan wat meestal wordt begrepen onder minimale dienstverlening. Ik maak het onderscheid omdat dat niet onbelangrijk is in die context. De dienstverlening die de NMBS levert en garandeert, wordt bepaald door de beschikbare middelen en vooral de beschikbare personeelsleden.

De NMBS levert enorme inspanningen om een alternatieve dienstverlening uit te werken voor al haar klanten. Zeker bij een meerdaagse staking, waarbij het aanbod van dag tot dag veranderd dient te worden, is dat een huzarenstukje. Gelet op de sterke vermindering van beschikbaar personeel houdt dat aanbod steeds het risico in van uitdagingen in real time, zoals onverwacht absentisme. Voor al onze klanten blijft het dus zaak om de evoluties te volgen via onze gekende informatiekanalen.

In verband met uw vraag over de ziektemeldingen, is het te vroeg om een definitieve uitspraak te doen over een eventuele onnatuurlijke stijging van het ziekteverzuim. De winterperiode zorgt natuurlijk elk jaar voor een toename van de ziektegevallen. Bovendien kent de werkgever de reden van de ziektemeldingen niet en moet hij vertrouwen op het correct handelen van de arts die het ziekteattest afgeeft.

De regelgeving betreffende de sociale relaties binnen de spoorwegen voorziet in een procedure voorafgaand aan stakingen. Zij wordt systematisch uitgevoerd en gevolgd.

04.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat alweer heel duidelijk is.

De gegarandeerde dienstverlening wordt inderdaad heel vaak verward met de minimumdienstverlening. Daaraan maak ik me soms ook schuldig. Ik zal op dat punt in het vervolg meer oplettend zijn.

Het mag inderdaad niet zo zijn dat de reizigers maar het slachtoffer blijven. Ter zake ging het mogelijks om spontane acties, al dan niet toch geweten door de vakbonden. Het komt de komende maanden nog wel eens tot stakingen. Ze zijn al aangekondigd. Laten we echter hopen dat het dan telkens georganiseerd is en dat niet nog eens dergelijke spontane acties op poten worden gezet.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56002470C van de heer Bayet en vragen nrs. 56002496C, 56002498C en 56002499C van mevrouw Jacquet vervallen omdat de vraagstellers niet aanwezig zijn.

05 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vrijstelling van de inschrijvingsplicht en de verkeersbelasting voor wagens van Oekraïners" (56002502C)

05 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dispense d'immatriculation et de taxe de circulation appliquée aux voitures d'Ukrainiens" (56002502C)

05.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, wie in Vlaanderen woont en een voertuig koopt, moet dat voertuig inschrijven en vervolgens Vlaamse BIV en verkeersbelasting betalen. Oekraïners die hier het tijdelijk beschermingsstatuut genieten, zijn van dat alles vrijgesteld omdat ze op federaal niveau een uitzondering kregen van de inschrijvingsplicht. Dat wordt geregeld door de federale regering bij koninklijke besluiten.

Mijn goede collega Tom Lamont heeft in het Vlaams parlement de Vlaamse minister van Financiën daarover ondervraagd op 21 januari jongstleden. Hij kreeg van de minister van Financiën te horen: "In

lijn met de vorige vraag dien ik opnieuw te verwijzen naar België, oh België, dat ook in dezen niet zo behulpzaam is, allicht alleszins niet bij de realisatie van onze doelstelling. Het is inderdaad de resultante van federale wetgeving, van een KB en van de algemene beschouwingen en maatregelen die daartoe geleid hebben. In het kader van de Oekraïne-crisis is het zo dat wij op Vlaams niveau al in een afbouwscenario zitten. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de noodopvang. Het is onze overtuiging dat we nu naar een uitdoofscenario van het een en ander moeten gaan." Dat werd in het Vlaams Parlement geantwoord.

Mijnheer de minister, hebt u als minister zicht op het aantal wagens dat onder die uitzondering valt? Hebt u ook een zicht op wat dat betekent voor de inkomsten? Bent u als minister, en bij uitbreiding uw regering, ook gewonnen voor een uitdoofscenario, net zoals dat in de Vlaamse regering het geval is?

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, aangezien die voertuigen niet ingeschreven dienen te worden, heb ik geen zicht op het aantal wagens dat daaronder valt, wat misschien spijtig is. Destijds werd er gekozen om die voertuigen niet in te schrijven, aangezien het merendeel van die voertuigen niet over een Europese goedkeuring beschikt en ze dus in principe niet in België of een andere lidstaat kunnen worden ingeschreven, aangezien ze niet voldoen aan de in Europa geldende technische eisen voor voertuigen. Bovendien geniet de Oekraïense vluchteling slechts over een statuut van tijdelijke bescherming.

De verkeersbelastingen en belasting op de inverkeerstelling zijn een volledig gewestelijke bevoegdheid, zoals u weet, hetgeen de gewesten perfect toelaat om die voertuigen te belasten, los van de inschrijving van een voertuig, bijvoorbeeld door het online registreren van de Oekraïense kentekenplaten. Aangezien de Oekraïense vluchtelingen slechts een tijdelijke bescherming genieten, betekent dat dat deze maatregel sowieso een uitdoofscenario kent. Het mechanisme van tijdelijke bescherming treedt enkel in werking wanneer de Raad van de Europese Unie een besluit aanneemt in het kader van richtlijn 2001-55-EG om het statuut in de EU-lidstaten te activeren. Initieel werd algemeen aangenomen dat uit artikel 4, tweede lid, van de tijdelijke beschermingsrichtlijn volgt dat de tijdelijke bescherming in totaal maximaal drie jaar kan duren.

De Europese Commissie en de Raad kozen in het kader van het conflict in Oekraïne voor een ruimere interpretatie van lid 2. De Raad kan de tijdelijke bescherming na twee jaar niet slechts één keer, maar telkens met maximaal een jaar verlengen.

05.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord.

Het klinkt inderdaad logisch. Helaas hebben we er dus geen zicht op hoeveel van die wagens hier rondrijden, noch op de inkomsten die daardoor zijn misgelopen.

U verwijst naar het tijdelijke karakter van de maatregelen. Ik kan alleen maar hopen dat de nodige stappen genomen worden en dat wij in dezen een voorbeeld aan de Vlaamse regering nemen en bekijken of die uitzonderingsmaatregelen nog echt nodig zijn. Anders kunnen we misschien, en het liefst zo snel mogelijk, een uitdoofscenario nastreven.

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

06 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het indienen van klachten via de NMBS-app" (56002533C)**

06 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dépôt de plaintes au moyen de l'application de la SNCB" (56002533C)**

06.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, treinreizigers met klachten kunnen nu via de website van de NMBS online een contactformulier invullen. Dit formulier vereist eerst een omschrijving van de feiten, gevolgd door persoonlijke informatie van de klager. Voor reizigers die minder digitaal onderlegd zijn of die liever een andere methode gebruiken, blijft het mogelijk een klacht per brief te sturen naar NMBS Marketing & Sales in Brussel.

Waarom biedt de NMBS niet de mogelijkheid om klachten eenvoudig via de NMBS-app in te dienen?

Kunnen reizigers die liever niet digitaal of per post een klacht indienen met hun klacht ook terecht aan een fysiek loket?

Tot slot, heeft de NMBS plannen om het klachtenproces toegankelijker te maken, bijvoorbeeld door een functie in de app toe te voegen of door in andere laagdrempelige kanalen te voorzien?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u wel voor de interessante vragen, mevrouw Cuylaerts. De NMBS hecht veel belang aan haar reizigers en biedt verschillende kanalen aan om een klacht in te dienen. Reizigers kunnen online een klacht indienen via een contactformulier op de website van de NMBS, waar ze de feiten kunnen beschrijven en hun persoonlijke gegevens opgeven. Voor wie liever een andere methode gebruikt, blijft het mogelijk om een klacht per brief te versturen.

Reizigers kunnen wel degelijk een klacht indienen via hun smartphone. Ze kunnen dat eenvoudig doen door het online klachtenformulier op de NMBS-website in te vullen. De website is volledig *responsive*, wat betekent dat de inhoud zich automatisch aanpast aan het schermformaat van de gebruiker, inclusief dat van smartphones.

Bovendien hebben reizigers de mogelijkheid om een klachtenformulier op papier op te halen aan het loket, het in te vullen en het gratis in te dienen bij een loket naar keuze. De formulieren worden vervolgens bezorgd aan de klantendienst van de NMBS.

06.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Men kan dat inderdaad doen via de smartphone, maar ik vraag me af of het niet mogelijk is om iets te voorzien in de app zodat mensen de app kunnen openen en daar veel vlugger hun klachten of hun opmerkingen kunnen meedelen.

Misschien is dat iets dat bekeken kan worden? We merken immers dat een vlotte en toegankelijke klachtenprocedure bijdraagt tot vertrouwen en gemoedsrust bij de pendelaars. We zien dat reizigers veel vaker de NMBS-app gebruiken, ook voor de aankoop van tickets. Het moet echt wel laagdrempelig blijven. Misschien kan dit toch meegenomen en bekeken worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overweg aan het station Heizijde" (56002534C)**

07 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le passage à niveau à hauteur de la gare de Heizijde" (56002534C)**

07.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb nog een vraag over de overweg aan station Heizijde. Aan dat station worden de twee perrons gescheiden door een overweg die ook motorvoertuigen kunnen gebruiken. Normaal gezien zou die overweg opnieuw geopend moeten worden zodra een trein die aan perron 2 halt houdt de overweg gepasseerd is. In de praktijk blijkt dat evenwel niet te gebeuren. Telkens wanneer er een trein aan perron 2 staat, treedt er een storing op waardoor de overweg onnodig lang gesloten blijft. Dat zorgt ervoor dat reizigers hun trein missen, hoewel die al voorbij is.

Bent u op de hoogte van deze problematiek? Wat is de oorzaak van deze storing? Welke maatregelen kunnen worden genomen om dit probleem in de toekomst te verhelpen?

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, de spoorstroomkring die de overweg beveiligd, loopt tot het begin van het perron. De resterende nuttige perronlengte is te kort om zeer lange treinen te ontvangen. Wanneer een zeer lange trein halt houdt aan het perron blijft die trein de overweg bezetten. Infrastructureel is er in Heizijde niets gewijzigd. Mogelijk rijden er nu langere treinen dan voordien, waardoor dit probleem van blijvende bezetting van de overweg plots rijst.

Mijn antwoord is kort.

07.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Dat vergt dan ook een korte repliek. Dank u wel, mijnheer de minister,

voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veelplegersdatabank" (56002625C)

08 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La base de données des récidivistes" (56002625C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, de regering zet met haar verkeersveiligheidsbeleid heel terecht in op de strenge aanpak van verkeerscriminelen. De focus ligt daarbij op recidivisten. Meer dan in het verleden ooit het geval was, worden recidivisten gevisieerd. Zij dragen immers op buitenproportionele wijze bij aan de onveiligheid op onze wegen.

Op dinsdag 11 februari vond in onze commissie voor Mobiliteit een hoorzitting plaats, onder meer over de aanpak van recidive in het verkeer. Daar schetste de heer Bruggeman voor Centrex de complexiteit om een veelplegersdatabank op te richten.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de duiding door Centrex in die commissievergadering? Bent u het ermee eens dat de oprichting van een veelplegersdatabank een bijzondere uitdaging is?

Hoe hoog staat de veelplegersdatabank op uw prioriteitenlijstje? Is het uw intentie om, gelet op de uitdaging, daarvan snel werk te maken? Kunt u ons zo mogelijk een concrete timing geven?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Raskin, inzake uw eerste twee vragen, ik ben niet op de hoogte van het advies dat Centrex Wegverkeer heeft gegeven in de commissie voor Mobiliteit. De notulen waren nog niet beschikbaar toen dit antwoord werd voorbereid, maar ondertussen misschien wel. Mijn administratie was echter nauw betrokken bij de discussies over de alternatieven voor het puntenrijbewijs tijdens de vorige legislatuur en is dus goed op de hoogte van de uitdagingen die gepaard gaan met de implementatie van een dergelijk project.

Aangaande uw derde vraag is het nu nog te vroeg om een precies tijdschema te geven voor de veelplegersdatabank. In feite zal het gaan over een centrale database waarvoor de operationele procedures zullen worden ontwikkeld door Justitie, dat de uiteindelijke gebruiker zal zijn. Mijn administratie is bereid om besprekingen op te starten met Justitie over de opzet van het project en de wettelijke vereisten waarmee rekening moet worden gehouden. Pas na een eerste analysefase kan een tijdschema worden opgesteld en een budget worden vastgelegd. Gezien het aantal slachtoffers op onze wegen is het mijn bedoeling om dat project de prioriteit te geven die het verdient.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb alle begrip voor het feit dat u voor de eerste twee vragen op de notulen wachtte.

Ik heb ook heel veel begrip voor de verwijzing naar Justitie, dat nauw betrokken is in dit verhaal en dat zelfs nog meer dan uw administratie de motor moet zijn. Het is heel belangrijk dat we met z'n allen achter de keuze voor het bestrijden van recidive op onze wegen blijven staan. Ik ga al enige tijd mee in deze commissie en het is mijn persoonlijke overtuiging dat de veelplegersdatabank fundamenteel is om op dat vlak resultaten te kunnen boeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer in het station Noorderkempen" (56002638C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Noorderkempen" (56002669C)

09 **Questions jointes de**

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ponctualité et la fiabilité du trafic ferroviaire à la gare de Noorderkempen" (56002638C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Noorderkempen" (56002669C)

09.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, de stiptheid van de treinen in het station Noorderkempen blijft een hardnekkig probleem. In het station Noorderkempen had vorig jaar maar liefst een op de vier treinen minstens zes minuten vertraging. Dat is geen uitzondering, maar een wekelijks terugkerende realiteit voor pendelaars en reizigers.

De belangrijkste oorzaak is de impact van internationale treinen richting Nederland die op hetzelfde traject rijden. Wanneer die treinen vertraging oplopen, moeten de lokale treinen wachten, wat het probleem natuurlijk vergroot.

Daarenboven worden regelmatig treinen afgeschaft. Dat zorgt echt voor frustratie. In eerste instantie komt de melding dat een trein vertraging heeft, waarop die dan uiteindelijk helemaal geschrapt wordt. Op dat moment staat men al op het perron en moet men wachten op de volgende trein, die dan overvol zit. Dat is frustrerend, omdat men ook onvoldoende geïnformeerd wordt.

Pendelaars en reizigers klagen over de gebrekkige communicatie bij vertragingen en afschaffingen. Hoe zal de NMBS zorgen voor een betere en tijdige communicatie met reizigers bij lange vertragingen en uiteindelijk afschaffingen, zodat ze tijdig en correct geïnformeerd worden? Wat is uw visie daaromtrent?

Het openbaredienstcontract bepaalt dat de NMBS tegen 2027 een stiptheid van maar liefst 90,6 % moet behalen. Hoe denkt u dat die doelstelling gerealiseerd kan worden, gezien de problemen op het traject van de Noorderkempen?

Welke gerichte maatregelen kunnen de regering, de NMBS of Infrabel nemen om de stiptheid en de betrouwbaarheid van het treinverkeer in en rond het station Noorderkempen te verbeteren?

09.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Het station Noorderkempen blijkt zeer slecht te scoren inzake stiptheid. Ruim 25 % van de treinen die in dat station aankwamen liep minstens 6 minuten vertraging op. Inzake stiptheid is het station Noorderkempen al langer een pijnpunt. Regelmatig moeten lokale treinen er wachten om voorrang te geven aan de internationale trein van/naar Nederland.

Wat zijn de oorzaken van de aanslepende ondermaatse stiptheid in het station Noorderkempen?

Welke maatregelen en oplossingen zal de NMBS bieden opdat de stiptheid in het station Noorderkempen zal verbeteren? Op welke termijn zullen er effectieve verbeteringen in die stiptheid zijn?

09.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: De stiptheid van de treinen bij de NMBS blijft stelselmatig verbeteren. In januari 2025 reed 91,3 % van de treinen stipt. Dat is een duidelijke verbetering ten opzichte van januari vorig jaar, toen dat 88,2 % was. Die positieve evolutie toont aan dat de inspanningen van de NMBS en Infrabel hun vruchten afwerpen.

Toch zijn er nog plaatsen, zoals het station Noorderkempen, waar de stiptheid minder goed is. De S35 naar de Noorderkempen kampt soms met vertragingen, omdat er veel treinen zijn, zowel internationale als binnenlandse, die zorgen voor een grote drukte in de stations en op de spoorlijnen. De S35 rijdt bovendien op een hogesnelheidslijn, waar die trein de laagste prioriteit heeft. De belangrijkste reden voor de vertraging van de S35 is dat die trein wordt beïnvloed door de algemene congestie van het spoornet op bepaalde plaatsen.

De NMBS en Infrabel volgen dagelijks de stiptheid op van de treinen in de betrokken stations en hebben samen een actieplan ontwikkeld om de stiptheid te verbeteren. Dat plan bevat concrete acties op korte en lange termijn.

De NMBS hecht veel belang aan een snelle en duidelijke communicatie met de reizigers bij verstoord treinverkeer. Om de reizigers zo goed mogelijk te informeren, maakt de NMBS gebruik van verschillende communicatiekanalen en methoden, zoals de NMBS-app, de aankondigingen en digitale schermen in de stations en pushmeldingen. Die uitgebreide communicatiestrategie toont aan hoe belangrijk de NMBS het vindt om reizigers bij verstoord treinverkeer tijdig en accuraat te informeren.

Het openbaredienstcontract van de NMBS voor de periode 2023-2032 legt specifieke verplichtingen op met betrekking tot de communicatie met de reizigers bij verstoord treinverkeer. De NMBS wordt jaarlijks geëvalueerd op de prestatie-indicator 'informatie aan de reizigers', waarbij de tijdigheid en de volledigheid van de verstrekte informatie tijdens de verstoring wordt beoordeeld.

Voor het jaar 2023 behaalde de NMBS een beter resultaat dan overeengekomen, wat aangeeft dat de communicatie met de reizigers tijdens verstoord treinverkeer boven de verwachtingen presteert.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, als treinreiziger vanuit station Noorderkempem kan ik u echt wel meegeven dat niet alleen ik, maar zeer veel reizigers daarover gefrustreerd zijn. Het doet me plezier te horen dat de NMBS en Infrabel inspanningen leveren. Ik geloof dat ook, want anders zouden de cijfers niet stijgen. In dat specifieke station bedraagt de stiptheid echter slechts 70 %. Dat zit erg ver onder die 90,6 % die in 2027 behaald moet worden, en ik blijf een klein beetje op mijn honger zitten. Wat zal er specifiek gebeuren voor dat station, waar de stiptheid beduidend lager dan 90 % is? Er zou een actieplan op korte en lange termijn zijn. Misschien zitten daar ook wel zaken voor de Noorderkempem in vervat.

Naast alle mogelijke maatregelen hebt u ook aangegeven dat de communicatie zeer belangrijk is, wat ik onderschrijf. Communicatie zorgt er immers voor dat de frustratie bij de reizigers daalt en dat er een beetje begrip kan worden opgebracht voor de NMBS en Infrabel. De communicatie in de app stemt echter vaak niet overeen met de realiteit. Men zou dus meer aandacht moeten besteden aan de afstemming en nauwkeurigheid van de informatie in de app. Op die manier kan worden vermeden dat men nodeloos op een trein wacht die vertraging heeft opgelopen of helemaal niet komt opdagen, wat nogal zuur is. Als dat probleem wordt opgelost, zouden zeer veel reizigers die gebruikmaken van het station Noorderkempem zeer blij zijn.

09.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik blijf ook wel wat op mijn honger zitten, vooral omdat we al meermaals over deze problematiek hebben gesproken, met uw voorganger welteverstaan. Er is al zeer veel gezegd over de problematiek van de prioriteitsregels en het stemt me tevreden dat er actieplannen zijn of komen. Dat is mijns inziens de logica zelve. De cijfers gaan inderdaad een beetje de goede richting uit, maar ze zijn nog helemaal niet wat ze moeten zijn. De frustraties zijn nog groot. Het moet echt nog wel beter. Zoals men in Nederland zegt: de NMBS moet nog een tandje bijsteken. Ik heb er echter alle vertrouwen in dat u daarop zult toezien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcoholcontroles" (56002639C)

10 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les contrôles d'alcoolémie" (56002639C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, rijden onder invloed van alcohol is vandaag helaas nog steeds een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen, vaak met dodelijke afloop. Bestuurders zijn vaak niet aan hun proefstuk toe. Een op de acht bestuurders die positief blazen na een ongeval, was in het verleden ook al eens betrokken bij een ongeval met gewonden of doden.

Meer alcoholcontroles en dus een hogere pakkans vormen zonder twijfel een deel van de oplossing. Helaas blijken er grote verschillen te bestaan tussen de politiezones wat betreft het aantal

alcoholcontroles. Sommige zones leveren zeer grote inspanningen, maar andere zones controleren een stuk minder. Het verkeersveiligheidsinstituut Vias pleit er dan ook voor om een ondergrens voor lokale politiezones in te voeren. Bent u het eens met het pleidooi van Vias om een ondergrens voor lokale politiezones in te voeren?

De lokale politiezones houden vandaag hun eigen cijfergegevens over controles bij. Een centrale registratie op nationaal niveau ontbreekt. Die is, met andere woorden, dus heel erg fragmentarisch. Er is een gebrek aan consistentie en transparantie in de rapportering van de resultaten van verkeerscontroles door de lokale politiezones. Dat kan de handhaving nochtans bijzonder ten goede komen. Daarom wil de regering ook werk maken van een geïntegreerde databank van alle alcoholcontroles over het hele land. Kunt u al wat meer toelichting geven over die ambitie uit het regeerakkoord?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Raskin, ik ben absoluut voorstander van versterkte alcoholcontroles, enerzijds op willekeurige plaatsen en tijdstippen, anderzijds gericht op plekken en momenten die problematisch zijn, zoals weekends maar ook weeknachten en in uitgaansbuurten. De pakkans voor rijden onder invloed moet omhoog. Mensen moeten veel meer de vrees voelen dat ze altijd en overal op een alcoholdispositief kunnen stuiten en dat ze daarbij riskeren hun rijbewijs te moeten inleveren.

Het recent internationaal onderzoek E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA), gecoördineerd door Vias institute, toont aan dat ons land vaak de trieste koploper van het Europese peloton is voor het aanvaardbaar vinden om nog te rijden als men veel heeft gedronken, bijvoorbeeld na een feestje, na het drinken van een fles wijn of als men maar een korte afstand moet afleggen.

De minimale pakkans voor rijden onder invloed in België en de daarbij gepaard gaande lakse sociale norm vereisen actie. Welke vorm die actie zal aannemen, zal ik samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken bespreken.

We zullen echter alle politieagenten moeten vragen om een engagement aan te gaan, bijvoorbeeld via de zonale veiligheidsplannen. Het Zweedse model kan daarbij inspirerend werken. In Zweden moet elke politieagent dagelijks een klein deel van zijn of haar werktijd spenderen aan alcoholcontrole op het terrein, hetgeen een echte gamechanger is gebleken voor zowel burgers als politiediensten.

De Panoreportage van eind vorig jaar heeft het pijnpunt van de onvolledige registratie van alcoholcontroles blootgelegd. Meten is weten en de regering heeft het vaste voornemen om deze legislatuur tot een volledige registratie te komen. De federale politie registreert bij mijn weten overigens volledig en ook veel lokale politiezones doen dat. Dit resulteert in statistieken die publiek toegankelijk zijn, ook voor rijden onder invloed.

Vijf maanden per jaar is er de welbekende BOB-campagne, met een zomer- en wintereditie. Tijdens die periode is er een volledige registratie door de geïntegreerde politie. Meten is weten; enkel op basis van accurate data kunnen we het beleid zo optimaal mogelijk voeren. Dat is mijn bedoeling.

10.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is een duidelijk antwoord.

Mijnheer de minister, ik ben het ook helemaal met u eens: de pakkans moet omhoog, anders dient al de rest tot niets. U lichtte al een tipje van de sluier op over hoe we dat zullen doen. Dat kan allemaal, maar de pakkans moet omhoog. Als men gericht beleid wil voeren, moet men dat onder andere doen op basis van objectieve data. Zoals u zegt, meten is weten. U spreekt ook heel duidelijk de ambitie ter zake uit. U krijgt daarvoor van ons alle steun.

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

11 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aangepaste dienstregeling van de NMBS" (56002640C)**

11 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le changement d'horaire de la SNCB" (56002640C)**

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, op 3 februari heeft de NMBS de nieuwe dienstregeling licht aangepast. Volgens de NMBS gebeurde dat enerzijds om het treinverkeer op bepaalde lijnen te optimaliseren en anderzijds om te anticiperen op de impact van de werken die Infrabel uitvoert.

Op de website van de NMBS staat een kalender met de geplande wijzigingen, waaronder aanpassingen van het treinaanbod op 3 februari, 7 april, 8 juni, 1 september en 14 december. Deze veranderingen kunnen mogelijk een impact hebben op de dienstverlening en op de reizigers.

Mijnheer de minister, welke concrete aanpassingen werden er op 3 februari doorgevoerd? Kunt u toelichten welke lijnen en welke verbindingen specifiek werden aangepast? Werd bij deze aanpassing rekening gehouden met de aanhoudende klachten die de reizigers hebben geuit na de invoering van de nieuwe dienstregeling op 15 december?

In welke mate spelen de werken van Infrabel een rol bij deze aanpassingen? Kunt u verduidelijken over welke werken het precies gaat? Is het de bedoeling om na afloop van deze werken terug te keren naar de oorspronkelijke dienstverlening? Zo ja, binnen welke termijn? Acht u de communicatie van de NMBS voldoende zichtbaar en duidelijk voor de treinreizigers? Is de kalender, met onder andere de aanpassing van het treinaanbod, voldoende gekend bij de gebruikers? Zo niet, neemt u maatregelen om deze bekender te maken?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke: Elk jaar worden op Europees niveau datums vastgelegd waarop de spoorwegmaatschappijen hun dienstregeling kunnen aanpassen. De belangrijke aanpassingen gebeuren jaarlijks in december, februari, april en juni. Het gaat wel om 15 juni 2025 en niet om 8 juni 2025, mevrouw.

In september is het mogelijk om tussentijdse aanpassingen aan te brengen in functie van onder meer werken uitgevoerd door Infrabel, de verbetering van de stiptheid, de verbetering van aansluitingen, klachten en vragen van reizigers en operationele behoeften, bijvoorbeeld het voorzien in voldoende haltetijd wanneer in een bepaald station de aflossing van een bestuurder plaatsvindt.

Er zijn ook aanpassingen ingevoerd als gevolg van vragen en klachten van reizigers. Een voorbeeld daarvan is het vervroegen met 10 minuten van de IC 3427 Turnhout-Binche tussen Turnhout en Herentals, om zodoende in Herentals een aansluiting mogelijk te maken met de IC 4325 richting Antwerpen-Centraal, zodat reizigers uit Turnhout en Tienen die in ploegen werken nog voor 6 uur 's ochtends in Antwerpen kunnen zijn.

De aanpassingen voor het grootste deel van de werken die Infrabel uitvoerde, worden behandeld als een korte, tijdelijke aanpassingen op de seizoensdienstregeling. Daarnaast maakten Infrabel en de NMBS ook een lijst over met werken die langer duren, ter opname in de seizoensdienstregeling. Dat gaat dan bijvoorbeeld over de opname van bijkomende minuten in de dienstregelingen omdat er bijvoorbeeld snelheidsverminderingen zijn op bepaalde baanvakken. Bij langdurige werken kan het ook zijn dat bepaalde treinen tijdelijk niet meer kunnen rijden door infrastructuurbeperkingen en dat die aanpassing structureel wordt opgenomen in een van de tussentijdse aanpassingen. Na afloop van de werken is het dan de bedoeling om terug te keren naar de oorspronkelijke dienstregeling.

Op 3 februari waren de aanpassingen die doorgevoerd werden ten gevolge van werken eerder beperkt. Het ging om de volgende lijnen en stations: lijn 78, opname van twee bijkomende minuten in de dienstregeling tussen Blaton en Doornik; lijn 130, verschil van twee bijkomende minuten in de dienstregeling van het baanvak Auvelais-Châtelet naar Namen-Auvelais; herinrichting van het station Luttre, opname van twee bijkomende minuten in de dienstregeling tot 15 juni 2025.

Daarnaast legt Infrabel soms tijdelijke snelheidsbeperkingen op vanwege de slechte staat van de spoor. Dat was bijvoorbeeld vanaf december 2024 het geval op lijn 54 Mechelen-Sint-Niklaas. De dienstregeling werd daar ook aan aangepast. Na een evaluatie van de stiptheid bleek die aanpassing onvoldoende en werd er bij de aanpassing van 3 februari nog een bijkomende minuut toegevoegd aan de rijpaden over lijn 54.

De NMBS hecht veel belang aan duidelijke en toegankelijke communicatie met de reizigers. Om hen zo goed mogelijk te informeren over treinvertragingen, afschaffingen en aanpassingen van de

dienstregeling, gebruikt de NMBS verschillende manieren om met de reizigers te communiceren. Reizigers kunnen realtime-informatie raadplegen via de NMBS-app en -website, waar de reisplanner direct wordt bijgewerkt bij storingen. Daarnaast worden omroepen in de stations en digitale schermen gebruikt om reizigers ter plaatse te informeren. In bemande stations spelen ook het loketpersoneel en de stewards een belangrijke rol in de communicatie en beweging van reizigers. Wie pushmeldingen op de NMBS-app heeft ingeschakeld, ontvangt bovendien gepersonaliseerde waarschuwingen over treinnuitval. Voor nog betere informatie over storingen en werkzaamheden kunnen reizigers terecht op de pagina 'Storingen en werken'.

Wat uw derde vraag betreft, onderhoudswerkzaamheden en verbeteringen aan de spoorweginfrastructuur zijn nodig om de robuustheid van het verkeer op de middellange en lange termijn te verbeteren. De werkzaamheden van de infrastructuurbeheerder worden, behalve in noodgevallen zoals kabeldiefstal, ruim op voorhand gepland om een goede coördinatie met de spooroperatoren mogelijk te maken en om de best mogelijke alternatieve oplossing aan te bieden en aan de reizigers mee te delen wanneer het verkeer geheel of gedeeltelijk onderbroken moet worden naargelang de aard van de uit te voeren werkzaamheden of wanneer de dienstregelingen aangepast moeten worden. Die communicatie over hinder en beperkingen op het spoornet wegens werkzaamheden gebeurt in het kader van een dialoog tussen Infrabel en de NMBS. Die wordt op geregelde basis georganiseerd en is ook van toepassing op de data vermeld in de inleiding van de vragen. De NMBS past haar dienstregeling aan die beperkingen aan en mag terugkeren naar de oorspronkelijke dienstregeling zodra de periode van beperkingen voorbij is.

11.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw zeer uitgebreid en zeer duidelijk antwoord. U hebt al mijn vragen beantwoord.

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

12 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National" (56002644C)

12 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geluidsoverlast van het vliegverkeer op Brussels Airport" (56002644C)

12.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, voici un dossier bien difficile que celui des nuisances sonores causées par l'activité aérienne autour de notre aéroport national! Tous vos prédécesseurs se sont cassé les dents sur ce dossier. Je vous souhaite donc bonne chance. C'est probablement la première question sur le sujet, mais je puis vous dire que ce ne sera pas la dernière.

L'accord de gouvernement propose l'institution d'un groupe de travail chargé de préparer une loi visant à encadrer les procédures et routes aériennes. Voilà qui ressemble furieusement à un encommissionnement bien belge de première classe!

Jusqu'à aujourd'hui, le gouvernement fédéral n'a pas évalué les incidences environnementales, tout particulièrement des vols de nuit pour les habitants de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie; et ce, malgré les risques avérés pour le sommeil et la tranquillité des riverains. Je tiens à le souligner: Bruxelles est actuellement davantage survolée que le Noordrand.

Pourtant, bon nombre d'aéroports européens disposent de réglementations strictes et de quotas en matière de survol aérien de nuit, tandis que d'autres prévoient une interdiction totale des vols de nuit, avec également des plans d'insonorisation, sans qu'une baisse du développement de l'activité économique des aéroports soit constatée. Citons: Londres, Manchester, Schiphol, Hambourg, Francfort, Berlin, Düsseldorf ou encore Paris-Orly.

De plus, une récente ordonnance du 26 février 2025 du tribunal de première instance de Bruxelles vient d'ordonner à l'État belge une version complète de l'étude d'incidence pour, au plus tard, le 1^{er} janvier 2026 et lui interdit l'exploitation de trois routes aériennes (route du ring, route du canal, route pour les atterrissages sur la piste 01) en cas de dépassement des limites fixées par l'arrêté bruxellois anti-bruit, dit "arrêté Gosuin" de 1999. L'ordonnance a fixé un plafond de 18 millions d'euros d'astreinte pour chacune des trois routes aériennes. Voilà donc un menu chargé dans ce dossier!

Monsieur le ministre, quelle méthode de travail allez-vous adopter dans ce dossier? Allez-vous prendre langue avec l'ensemble des acteurs de ce dossier (autorités de l'aéroport, associations de riverains, service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National)? L'interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National de 22 h à 7 h figure-t-elle à l'agenda des solutions possibles?

Et puis, vu l'actualité que constitue l'ordonnance précitée, à l'heure des coupes budgétaires dans plusieurs domaines touchant à l'action publique qu'a annoncées ce gouvernement, quelle réponse entendez-vous apporter à cette menace d'astreinte qui risque de grever fondamentalement les finances publiques par manque de volonté politique de l'État fédéral?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur De Smet, merci pour vos encouragements! Et je suis aussi persuadé que ce ne sera pas votre dernière question sur le sujet.

Pour la clarté des débats, c'est bien le jugement qui se réfère à l'ordonnance, car le jugement ne s'appelle pas une ordonnance, parce que vous avez à deux ou trois reprises parlé de l'ordonnance qui a émis certaines prescriptions, et notamment les astreintes. Cela dit, j'ai lu ce jugement dans son intégralité et j'ai même conseillé à ma cellule communication d'en prendre connaissance, car il est non seulement intéressant pour l'historique du dossier, mais aussi au regard des mesures que nous devons prendre.

La méthodologie que j'entends adopter dans le dossier est celle sur laquelle les partenaires de la majorité se sont accordés et qui se retrouve détaillée dans l'accord de gouvernement. Loin d'y voir un facteur d'encombrement, comme vous dites, j'y vois au contraire un format inédit de groupe de travail. C'est la preuve que le gouvernement entend mettre toutes les chances de son côté pour aboutir à une solution qui conciliera les objectifs environnementaux, des objectifs de santé publique, mais aussi l'activité économique et l'emploi. Je n'ai pas à vous lire le paragraphe figurant dans l'accord de gouvernement, puisque vous l'avez partiellement cité et que vous le connaissez.

Si des restrictions à l'exploitation sont envisagées, le Règlement 598/2014 du Parlement européen et du Conseil européen du 16 avril 2014 relatif à l'établissement des règles de procédure concernant l'introduction des restrictions à l'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union dans le cadre d'une approche équilibrée trouvera à s'appliquer. Il va de soi qu'en ce qui concerne le processus de concertation avec les différents acteurs, je citerai au minimum ceux qui sont prévus par le Règlement européen précité, à savoir: "Un processus de consultation des parties intéressées, qui peut prendre la forme d'un processus de médiation, est organisé de manière rapide et concrète, en veillant à la disponibilité et à la transparence pour ce qui concerne les données et la méthode de calcul. Les parties intéressées disposent alors d'au moins trois mois avant l'adoption d'une nouvelle restriction d'exploitation pour soumettre des observations." Au nombre des parties intéressées, comme vous le savez vraisemblablement, figurent au moins les riverains des aéroports qui subissent les nuisances sonores liées au trafic aérien, ou leurs représentants, et les autorités locales concernées, les représentants des entreprises locales implantées à proximité des aéroports et dont les activités sont affectées par le trafic aérien et l'exploitation de l'aéroport, les exploitants de l'aéroport concerné – dont je recevrai, du reste, très prochainement, la direction –, les représentants de ces exploitants susceptibles d'être affectés par les mesures liées au bruit, les prestataires de service de navigation aérienne, les gestionnaires du réseau tel que défini dans le Règlement de l'Union européenne et, le cas échéant, le coordonnateur désigné pour les créneaux horaires.

À ce stade, en ce qui concerne l'interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National de 22 h à 7 h, je ne peux que me référer à ce que mentionne l'accord de gouvernement. Sur ce point, je chercherai autant que possible à faire coexister un équilibre, aussi ténu soit-il, mais essentiel, entre le bien-être des populations survolées et les intérêts économiques du secteur. Ce sera le fil conducteur de mes actions dans ce dossier, comme vous l'avez rappelé, sensible et inextricable.

12.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse que je sais franche.

Il y a différentes pistes possibles. Il y a la piste de la conciliation des intérêts; c'est ce que vous tentez, c'est ce que M. Gilkinet a tenté aussi pendant des années. Je me souviens de réponses qui résonnent étrangement avec ce que vous dites. Lui aussi croyait beaucoup au groupe de travail et à la bonne volonté générale. Peut-être serez-vous plus persuasif ou trouverez-vous davantage de points

d'équilibre que lui. Je vous le souhaite sincèrement. Il y a l'autre piste qui est celle des recours et des batailles judiciaires de la part des communes, des riverains, des associations concernées. On me glisse dans l'oreillette qu'un tribunal prend un jugement et qu'un président de tribunal prend une ordonnance. Mais cela revient ici au même. Je crois qu'on le sait tous.

S'il y avait une réponse judiciaire à ce dossier, on le saurait depuis longtemps. Cela n'empêche qu'il faudra un jour répondre à la question de savoir ce que fait le gouvernement fédéral face aux menaces d'astreintes. Je crois que la vraie réponse, elle, est politique et que la vraie solution, elle, ne peut arriver qu'à un moment-clé, celui de la négociation d'un accord de gouvernement fédéral. Je ne peux que regretter qu'une fois de plus, le créneau ait été manqué peut-être parce qu'autour de la table, personne n'a jugé bon d'en faire un point d'intérêt central de défense, non seulement des Bruxellois, mais aussi des habitants de la périphérie flamande comme du Brabant wallon.

Je le regrette parce que je vois se répéter le scénario d'il y a quelques années. Je prends, néanmoins, note de votre bonne volonté que je sais sincère et vous souhaite bonne chance. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Genk" (56002670C)

13 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Genk" (56002670C)

13.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Het station van Genk blijkt in 2024 het minst stipte treinstation van het land. Ruim 25% van de treinen die in dat station aankwamen liep minstens 6 minuten vertraging op. Inzake stiptheid is het station van Genk al langer een pijnpunt, wat volgens de Genkse burgemeester Wim Dries al meermaals werd aangeklaagd.

*Wat zijn de oorzaken van de aanslepende ondermaatse stiptheid in het station van Genk?
Welke maatregelen en oplossingen zal de NMBS bieden opdat de stiptheid in het station van Genk zal verbeteren? Op welke termijn zullen er effectieve verbeteringen in die stiptheid zijn?
Hoeveel keer ontving de NMBS een melding en/of een officiële klacht van de stad Genk inzake de ondermaatse stiptheid in het treinstation daar?*

13.02 Minister Jean-Luc Crucke: De stiptheid van de treinen bij de NMBS blijft stelselmatig verbeteren. In januari 2025 reed 91,3 % van de treinen stipt, wat een duidelijke verbetering is ten opzichte van januari 2024. Zoals ik daarstraks heb aangegeven, was de stiptheid toen 88,2 %. Die positieve evolutie toont aan dat de inspanningen van de NMBS en Infrabel hun vruchten afwerpen.

Niettemin zijn er op bepaalde trajecten nog uitdagingen. Op de verbinding naar Genk bediend door IC03 Knokke-Gent en IC29 Gent-Sint-Pieters-Genk, is de stiptheid minder goed. U hebt helemaal gelijk. Dat komt door de beperkte spoorinfrastructuur op lijn 21 Landen-Genk, waar treinen over een enkelspoor rijden. Daardoor kunnen zelfs kleine vertragingen zich snel opstapelen. Bovendien passeren die treinen drukke knooppunten zoals Gent, Brussel, Leuven en Hasselt, wat de kans op vertragingen vergroot.

Ondanks die uitdagingen blijft de NMBS werken aan de verbetering. De algemene stijging van de stiptheid met 3,1 % toont aan dat inspanningen effect hebben. Daarentegen is het een feit dat enkelsporige baanvakken de robuustheid van het treinverkeer verzwakken. Enkel bijkomende investeringen in de infrastructuur kunnen daarbij een oplossing ten gronde bieden.

13.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke en heel eerlijke antwoord, waaruit ik afleid dat de totale stiptheid enigszins is verbeterd, maar nog altijd vrij laag blijft.

Ik stel vast dat er bepaalde pijnpunten zijn. Het station van Genk is echt wel de kampioen. Het is het slechtste station van het land qua stiptheid. Er is inderdaad dat enkelspoor.

U hebt het in uw antwoord over bijkomende investeringen die noodzakelijk zijn en lange verbindingen waarop allerlei zaken kunnen voorvallen en de vertragingen zich kunnen opstapelen, maar daar hebben de reizigers zelf op dit moment weinig aan. Ik hoop dat ik in 2026 mag vaststellen dat ook in het station van Genk een betere stiptheid wordt gerealiseerd dan heden het geval is. Ik dank u voor uw antwoord.

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

14 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking van 31 maart" (56002671C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij het spoor" (56002677C)
- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking" (56002970C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De chaos tijdens de treinstaking" (56003139C)

14 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève du 31 mars à la SNCB" (56002671C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves du rail" (56002677C)
- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève sur le rail" (56002970C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chaotique pendant la grève des trains" (56003139C)

14.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De vakbonden ACOD Spoor en ACV Transcom kondigden na een overleg met minister van Mobiliteit Crucke aan om tot juli over te gaan tot een reeks acties waaronder ook stakingen. Een eerste staking zou doorgaan op 31 maart. De treinreizigers zullen hiervan hinder ondervinden.

Kan de minister het verloop en de inhoud van de gesprekken die hij met de vakorganisaties had toelichten?

Zal de minister nog acties ondernemen om de aangekondigde acties te vermijden? Zo ja, welke en wanneer? Zo neen, waarom niet?

14.02 **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, les dernières actions syndicales, durant lesquelles les navetteurs ont eu l'impression d'être pris en otage, ont eu des conséquences directes sur la continuité du service public. La confiance des usagers à l'égard des chemins de fer risque d'en être affectée. La SNCB et vous-même avez condamné cette action des syndicats indépendants, qui, rappelons-le, représentent à peine 5 % du personnel de la SNCB.

Vous appelez à un dialogue constructif. Vous avez d'ailleurs pris l'initiative de rencontrer les deux grands syndicats du rail. Cependant, l'absence d'une ligne syndicale unifiée complique la gestion de la situation sociale au sein du secteur.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué l'importance de la concertation avec les syndicats. Quelle est votre stratégie pour désamorcer la situation et garantir un dialogue social efficace? Quelles actions peut-on mettre en place afin d'assurer un équilibre entre les revendications syndicales et la nécessité d'éviter une paralysie prolongée du réseau ferroviaire?

14.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Deze vraag werd al enkele dagen geleden ingediend en ik ben blij dat we het toch hierover kunnen hebben. We hebben de negendaagse staking op het spoor tegen de plannen van de nieuwe regering goed gevoeld. Ze zorgde voor grote hinder en chaos.

Door de wet op de gegarandeerde dienstverlening zouden de reizigers 24 uur op voorhand zicht

moeten hebben op welke treinen al dan niet rijden. Reizigers moeten kunnen vertrouwen op deze alternatieve treindienst, maar we merkten dat ze dat niet konden, ondanks het feit dat deze dienstverlening gegarandeerd zou moeten zijn. Zo reden er op zaterdag 22 februari geen treinen tussen Kortrijk en Brugge, terwijl ze wel aangekondigd waren.

Daarnaast horen we veel klachten van reizigers over de verminderde samenstelling van treinen. Ook daarover wil ik het hebben. Niet alleen wij hebben dat vastgesteld, ook TreinTramBus maakte melding van treinen tussen Antwerpen en Brussel, een van de hoofdlijnen van ons land, met slechts één treinstel. In Liedekerke, in de buurt vanwaar ik afkomstig ben, werd er geroepen, getrokken en geschreeuwd om op een trein te stappen met slechts zes rijstelen in plaats van de gebruikelijke negen. Uiteindelijk kon daar niemand opstappen.

Dat er minder treinen rijden tijdens een staking is logisch, maar dat de gegarandeerde dienstverlening niet kan worden gegarandeerd en het aantal treinstellen wordt beperkt wanneer minder dan de helft van de treinen rijdt, kunnen wij heel moeilijk begrijpen. Als we de reizigers willen aanmoedigen om zich met de wagen te verplaatsen, dan is de NMBS heel goed bezig.

Ondertussen vernam ik in de media dat er nieuwe acties worden aangekondigd tussen nu en juli. Opnieuw zou het gaan over kleinere vakbonden, maar we zijn heel erg bezorgd, gelet op de negen dagen die we achter ons hebben, dat we tot en met de zomer zullen sukkelen en dat mensen die een abonnement hebben gezien zijn en echt gestraft worden door de vele vakbonden.

Waarom reden zoveel treinen met een verminderde samenstelling, dus met minder wagens dan normaal? Waarom reed slechts een op de drie?

Zullen de reizigers gecompenseerd worden voor deze chaos? Zal er een speciale compensatie voorzien worden?

14.04 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Geachte leden, tout d'abord, je tiens à insister sur le fait que je ne veux pas faire d'amalgame pour ce qui concerne les syndicats. Je suis en contact régulier avec les grandes organisations syndicales reconnues, qui représentent plus de 90 % du personnel, et les contacts sont bons, mais j'y reviendrai.

De manière générale, les syndicats ont deux types de revendications. Celles-ci concernent d'une part les pensions, un domaine pour lequel je ne suis pas compétent. Je sais que les organisations syndicales reconnues rencontrent ce jour mon collègue chargé des Pensions, et nous verrons ce qui ressortira de cette rencontre. Les autres revendications portent sur la modernisation de la SNCB. À cet égard, les questionnements des syndicats sont légitimes puisqu'il s'agit d'obtenir des éclaircissements sur certaines dispositions de l'accord de gouvernement, et en particulier sur l'évolution de HR Rail, la modernisation de la politique du personnel et la concertation sociale.

Mon ambition consiste donc à préparer la SNCB à l'après-2032 – date de la libéralisation du rail – et à mettre en place le cadre et les conditions nécessaires pour que la SNCB puisse réaliser ses missions de service public telles qu'elles lui sont confiées aujourd'hui, dans la trajectoire de productivité qui lui est assignée dans ce contrat, afin de devenir performante au terme de celui-ci. Comme toujours, je pense qu'il faut d'abord négocier, et je négocierai avec eux et avec ceux qui acceptent les conditions de la négociation.

De onderhandelingen zijn nog gaande. Er staat zoveel op het spel dat we nog maanden zullen onderhandelen.

Ik heb regelmatige bijeenkomsten gepland met de vakbonden die lid zijn van de NPC en met de overheidsbedrijven. We hebben een nauwkeurig tijdschema opgesteld.

Specifiek voor u, voorzitter, we hebben gepland te spreken over de overdracht van een deel van de activiteiten van HR Rail aan de overheidsbedrijven, de reikwijdte van de activiteiten van HR Rail en de herdefiniëring van het bedrijfsdoel, maar ook over ontwikkeling van de werkgelegenheid bij de spoorwegen, de ontwikkeling van een statuut van het personeel, de arbeidsomstandigheden, het welzijn van het spoorwegpersoneel en de ontwikkeling van de sociale dialoog.

Wat de gegarandeerde diensten betreft, stelt het regeerakkoord dat deze moeten worden versterkt, maar dat ze het hele netwerk moeten dekken.

We zullen ons ook buigen over de kwestie van de financiering van de sector en over de beste manier om te voldoen aan de vereisten van het regeerakkoord op het vlak van besparingen, zonder de werkgelegenheid of het welzijn van het personeel in het gedrang te brengen. Tegelijkertijd willen we garanderen dat de NMBS en Infrabel de uitdagingen kunnen waarmaken die ze in hun respectieve contracten hebben vastgelegd.

Le dialogue social est donc désormais mis en place et sera poursuivi à un rythme régulier, à savoir tous les 15 jours, pendant plusieurs mois. C'est à l'occasion de celui-ci que j'entends que chacune des parties puisse s'exprimer également.

Mevrouw De Knop, waarom rijden zoveel treinen met een verminderde samenstelling ondanks dat slechts een op de drie IC-treinen tijdens de garandeerde dienstverlening rijdt? Het treinverkeer blijft ook tijdens stakingsdagen onderhevig aan realtime evenementen. Een trein die plots dienst weigert, kan nooit worden uitgesloten.

Zullen de reizigers voor deze chaos worden gecompenseerd? Zal in een speciale compensatie worden voorzien, zoals een Sorry Pas? De standaardcompensatieregeling is van toepassing. Volgens de bepalingen opgenomen in het openbaredienstcontract 2023-2032, is dat gebaseerd op Europese wetgeving over de rechten en plichten van de treinreizigers. Ik kan u zeggen dat de compensatieregeling van de NMBS genereuzer is.

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

Dit heeft niets met de staking te maken, maar ik ben blij te horen dat u de aankomende liberalisering voor 2032 zult voorbereiden. Dat heb ik regelmatig aan de vorige minister van Mobiliteit gevraagd – niet alleen ik trouwens –, maar ik heb nooit enige ambitie in die zin gehoord. Ik maak me daarover wel zorgen, want dat komt er zeer snel aan. Ik ben blij te horen dat u dat zegt. Ik hoop natuurlijk ook dat u slaagt.

U bent niet bevoegd voor de pensioenen, maar dat zal wel een groot struikelblok blijven. Ik hoop dat u er met uw sociaal overleg in slaagt om een aantal bezorgdheden waar het personeel over struikelt – terecht of onterecht, dat laat ik in het midden – weg te nemen, zodat die treinen kunnen rijden.

Er zijn nog heel wat stakingen aangekondigd. Dat is echt desastreus voor het imago van de NMBS, maar ook voor het vertrouwen dat de mensen hebben. Ik kan me voorstellen dat heel veel mensen afhaken met alle spoorellende die er is. Ik kan hun geen ongelijk geven.

Tot slot, ik denk dat het absoluut nodig is om de gegarandeerde dienstverlening ruimer uit te rollen. Ik denk dat er inderdaad toch wel wat pijnpunten zijn. Ondanks de inspanningen, ondanks de moeilijke organisatie, zijn er toch nog plaatsen waar mensen in de kou blijven staan. Ik hoop dat u daarvan ook werk maakt en dat u daarin slaagt.

14.06 Aurore Tournéur (Les Engagés): Monsieur le ministre, nous saluons votre engagement en faveur du dialogue social. Vous avez démontré que la concertation et la recherche d'un compromis sont au cœur de votre approche. Il est essentiel de garder ce cap pour maintenir la confiance des usagers dans le transport ferroviaire.

La pérennité du service public ferroviaire dépend de cette capacité à concilier les intérêts des travailleurs et ceux des usagers. Le droit de grève est fondamental, mais ne peut contribuer à paralyser un pays qui, plus que jamais, doit pouvoir compter sur la dynamique de ses services publics.

14.07 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ook ik was blij gestemd te horen dat u de NMBS wilt voorbereiden op de liberalisering en dat u dat engagement duidelijk uitspreekt. Dank daarvoor.

Ik blijf natuurlijk ongerust en sluit me aan bij wat de collega van Les Engagés zegt, met name dat

mensen vertrouwen moeten behouden in de NMBS, maar ik vrees dat dat momenteel niet het geval is. Ik heb zo het gevoel dat wij in deze commissie al enigszins berusten in het feit dat die stakingen plaatsvinden en dat die gevolgen met zich meebrengen. De gevolgen zijn echt verstrekkend. Heel veel mensen zoeken nu alternatieven en ik ben er niet zeker van dat we die reizigers nog terugkrijgen bij de NMBS.

Kortom, het is cruciaal dat we die stakingen zo snel mogelijk tot het verleden kunnen laten behoren. Dat u regelmatig met de NMBS samenzit, stemt me gelukkig, maar ik vraag me af of één keer om de twee weken volstaat als we op korte termijn resultaten willen zien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- Isabelle Hansez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accès pour les PMR, la propreté et l'insécurité à la gare de Liège-Guillemins" (56002705C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité de la gare de Liège-Guillemins" (56003465C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité cyclable de la gare de Liège-Guillemins" (56003467C)

15 Samengevoegde vragen van

- Isabelle Hansez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid voor PBM's, de netheid en de onveiligheid in het station Luik-Guillemins" (56002705C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van het station Luik-Guillemins" (56003465C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bereikbaarheid van het station Luik-Guillemins per fiets" (56003467C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, à peine arrivé, vous êtes déjà interpellé par les Liégeois. Et, pour cause, la gare des Guillemins est l'une des plus belles gares de Belgique. Pourtant, son accessibilité cause d'énormes problèmes.

Le matériel de type escalators et ascenseurs est perpétuellement en panne, causant de graves difficultés aux personnes à mobilité réduite, aux personnes avec poussette, aux personnes qui se déplacent difficilement, aux personnes avec enfants pour pouvoir accéder aux quais. En plus, ce sont souvent les escalators qui donnent vers les quais les plus utilisés qui sont en panne.

Monsieur le ministre, un plan de rénovation est-il prévu? Quel sont les montants nécessaires? Cette gare n'étant pas vieille, il est anormal que ce matériel, qui – vous me le direz peut-être – a dû coûter un certain montant, soit déjà obsolète. J'ai carrément entendu parler de remplacement car ce ne serait plus réparable. Serait-il possible de se retourner contre les fabricants au vu de la durée de vie très courte des appareils en question?

Les plans initiaux de la gare des Guillemins prévoyaient un accès à la gare à vélo depuis les quartiers du Laveu et de Cointe. Malheureusement, sur l'ensemble des travaux qui ont été réalisés, seul cet accès n'a pas été concrétisé. On nous a dit, année après année, qu'il n'y avait plus à convaincre la SNCB sur les enjeux cyclables, que c'était vraiment dans le pipeline et que cela allait arriver. Cela fait maintenant six ans que j'entends cela. Monsieur le ministre, disposez-vous d'éléments tangibles qui peuvent nous permettre de croire que cette liaison sera bien réalisée un jour – j'espère dans pas très longtemps?

15.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, merci pour votre question.

Vous savez, j'aime bien Liège. Je vous avais vue dans la gare, où vous vous occupiez d'une personne sans domicile fixe. Je vous félicite pour cela.

À la gare de Liège-Guillemins, l'accès aux quais est facilité par entre autres 50 escalators et trottoirs roulants ainsi que 12 ascenseurs. Depuis 2009, ces équipements font l'objet d'un entretien régulier pour garantir leur bon fonctionnement pendant toute leur durée de vie. Ces dernières semaines, jusqu'à 19

de ces dispositifs ont été indisponibles à la suite de pannes, ce qui a fortement affecté le confort des voyageurs, en particulier les personnes à mobilité réduite, et confirme votre propos.

Il s'avère que le prestataire externe, chargé de leur maintenance, rencontre des difficultés pour assurer leur bon fonctionnement. S'il est vrai que certaines pièces doivent parfois être fabriquées, ce motif ne justifie qu'une petite minorité des retards dans les interventions. L'entretien de ces ascenseurs et escalators est primordial. La SNCB considère cette situation comme inacceptable et mène depuis plusieurs semaines des discussions intensives avec le prestataire concerné.

Un plan d'action a été mis en place et commence déjà à porter ses fruits. Au cours du premier trimestre 2025, il est prévu que tous les équipements soient à nouveau opérationnels, à l'exception de ces deux escalators dont la réparation est retardée par un problème d'approvisionnement en pièces détachées. La SNCB continue de suivre la situation de très près, tout en veillant à ce que le prestataire respecte ses engagements contractuels. L'objectif est un retour à la normale dans les plus brefs délais et une disponibilité optimale des équipements sur le long terme.

Concernant la propreté des gares, la SNCB y porte une grande attention et la considère comme une priorité. Le niveau de propreté est évalué régulièrement selon une norme européenne en vigueur dans le domaine du nettoyage. Conformément au contrat de service public, la SNCB doit atteindre un score de qualité minimum de 86 %. La gare de Liège-Guillemins dépasse systématiquement ce seuil, avec des évaluations allant de 80 à 92 % au cours des six derniers mois.

À propos de la sécurité des parkings, la SNCB met en place des mesures structurelles pour améliorer en permanence cette sécurité, notamment à Liège-Guillemins. Cela passe par un renforcement progressif des dispositifs de surveillance, incluant l'installation de caméras supplémentaires, un meilleur éclairage du site et de ses accès ainsi que des contrôles d'accès plus efficaces.

De plus, les patrouilles préventives de Securail ont été renforcées afin d'assurer une présence dissuasive sur le terrain. La sécurité dans et autour de la gare a fait l'objet d'un suivi attentif de la part de la SNCB. Un plan de sécurité intégré a été élaboré pour répondre aux problématiques spécifiques du site, en concertation avec toutes les parties concernées: autorités communales, services sociaux, SPC, police locale, etc.

La sécurité sur le chemin de et vers le parking extérieur dépend de plusieurs facteurs qui, pour la plupart, ne relèvent pas de la responsabilité de la SNCB. Toutefois, elle collabore étroitement avec les autorités locales et leurs services de police.

Concernant l'accessibilité cyclable de la gare de Liège-Guillemins, à partir du printemps 2025, des travaux de liaison RAVeL à l'arrière de la gare de Liège-Guillemins devraient débuter pour une durée d'environ un an et demi, améliorant ainsi, comme vous le souhaitez, l'accessibilité cyclable vers la gare.

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Tout cela me ne dit pas si c'est le 21 mars ou le 21 juin. Je connais la technique. On espère en tout cas que cela sera fait avant l'été et pourra être opérationnel assez rapidement.

Pour le reste, je suis heureuse d'entendre qu'il y a un plan d'action pour l'accessibilité. Au-delà des personnes qui sont concernées tous les jours et qui n'ont pas d'autre choix que de prendre le train, ne pas pouvoir accéder facilement et confortablement aux quais est un élément dissuasif, voire un empêchement pur et simple de prendre le train. C'est souvent d'ailleurs les escalators de la voie 3 qui permettent de prendre les grandes lignes comme celles pour Namur et Bruxelles qui sont concernés. Ne pas avoir accès à ce confort est un immense problème pour le *switch* modal.

J'espère que des initiatives volontaristes et rapides pourront être mises en place. J'entends souvent de la bonne volonté, et c'est tant mieux. Mais il faut aujourd'hui que les problèmes se résolvent et qu'il n'y ait plus de mauvaises surprises en arrivant aux Guillemins.

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

16 **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De minimale dienstverlening en personen met een beperking" (56002844C)**
- **Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Assistentie voor mensen met een beperkte mobiliteit tijdens stakingen bij de NMBS" (56003010C)**

16 **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le service minimum et les personnes en situation de handicap" (56002844C)**
- **Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance aux personnes à mobilité réduite lors des grèves de la SNCB" (56003010C)**

16.01 **Dorien Cuylaerts (N-VA):** De kleine spoorbonden legden het werk neer van 21 februari tot en met 2 maart. Ze protesteerden tegen de plannen van het nieuwe regeerakkoord en het zal mogelijk ook niet de laatste staking zijn. Gelukkig was er de gegarandeerde dienstverlening, zodat er toch wel een aantal treinen bleef rijden, weliswaar een beperkt aanbod.

Maar wat bleek nu? Mensen met een beperking kunnen daar helemaal geen gebruik van maken. De NMBS aanvaardt geen reservaties voor assistentie omdat er geen permanentie is en het treinaanbod last minute kan veranderen. Wat is het gevolg? Voor deze treinreizigers is er niks voorzien, geen trein, geen alternatief. Zij raken niet op hun werk, zij kunnen niet naar hun afspraken en zij dreigen in sociaal isolement te belanden.

Hoe kan het dat net de reizigers die extra ondersteuning nodig hebben volledig buitenspel worden gezet? Wat is uw visie daarover?

Wat zult u doen om ervoor te zorgen dat ook zij tijdens een staking gebruik kunnen maken van een gegarandeerde dienstverlening? Zult u in de toekomst maatregelen nemen zodat een gegarandeerde dienstverlening voor iedereen geldt, dus ook voor mensen met een beperking?

16.02 **Irina De Knop (Open Vld):** Het thema is al goed ingeleid door de collega. Ondertussen ligt die staking achter ons, maar het probleem blijft actueel. Ook wij zijn erg bezorgd omdat de gegarandeerde dienstverlening blijkbaar niet gegarandeerd is voor mensen met een beperking. Uiteraard is dat voor hen nog belangrijker dan voor andere mensen, omdat het openbaar vervoer voor hen vaak de enige manier is om zich te verplaatsen.

Waarom wordt er tijdens een staking geen assistentie verleend aan mensen met een beperkte mobiliteit, ondanks de verplichting om minimale treinvoorzieningen te garanderen? Welke maatregelen worden er overwogen of zijn ondertussen al ingevoerd om ervoor te zorgen dat mensen met een beperkte mobiliteit in de toekomst toch geholpen kunnen worden, ook tijdens stakingen?

16.03 **Minister Jean-Luc Crucke:** Geachte leden, de NMBS wenst de bewering dat er tijdens stakingen geen assistentie wordt verleend aan mensen met een beperkte mobiliteit resoluut te ontkrachten. We begrijpen dat de huidige situatie frustrerend kan zijn voor reizigers die extra ondersteuning nodig hebben, maar we benadrukken dat de NMBS zich dagelijks inzet om een zo goed mogelijke dienstverlening te garanderen, ook tijdens sociale acties.

Bij elke staking werkt de NMBS samen met Infrabel een alternatieve treindienst uit op basis van het beschikbare personeel. Dat laat toe om zoveel mogelijk reizigers een oplossing te bieden voor hun verplaatsing. De alternatieve dienstregeling wordt uiterlijk 24 uur voor elke stakingsdag gecommuniceerd.

In deze context willen we verduidelijken dat de NMBS niet de minimale dienstverlening organiseert, zoals dat soms wordt begrepen, maar een gegarandeerde dienstverlening. Dat betekent dat het aanbod wordt bepaald door de beschikbare middelen en personeelsleden. De NMBS blijft assistentie aanbieden aan mensen met een beperkte mobiliteit, maar altijd binnen het kader van de treinen die daadwerkelijk rijden voor zo'n alternatieve treindienst.

We delen de overtuiging dat alle reizigers, inclusief mensen met een beperkte mobiliteit, recht hebben op toegang tot het openbaar vervoer. De organisatie van assistentie tijdens een staking is evenwel een complex proces, omdat de NMBS pas zicht krijgt op het beschikbare personeel wanneer de

werkdagen van de medewerkers bekend zijn. Daardoor kan assistentie pas vanaf 24 uur voor een stakingsdag definitief worden toegezegd.

Aan reizigers die assistentie nodig hebben wordt daarom gevraagd om vanaf 24 uur voor hun reis contact op te nemen met het NMBS-contactcenter om een aanvraag in te dienen. Met reizigers die vooraf al assistentie hadden aangevraagd, wordt actief contact opgenomen met de vraag om hun aanvraag telefonisch opnieuw te bevestigen, zodra de alternatieve dienstregeling bekend is.

De NMBS streeft ernaar om elke assistentieverzoek maximaal in te vullen. Indien een aanvraag niet kan worden beantwoord, wat soms het geval is, wordt de betrokken reiziger daar rechtstreeks over geïnformeerd. We betreuren dat er in de media een ander beeld is ontstaan en begrijpen dat dat verwarring heeft veroorzaakt. Ik begrijp dus ook uw vragen. De klant die haar verhaal in de pers deed, kreeg in eerste instantie niet de juiste en volledige informatie.

De NMBS levert aanzienlijke inspanningen om tijdens stakingen een alternatieve dienstverlening te garanderen voor alle reizigers. Zeker bij een meerdaagse staking, waarbij de dienstregeling van dag tot dag kan veranderen, blijft dat een grote uitdaging. De sterke beperkingen van het beschikbaar personeel maken dat extra complex en brengen steeds het risico met zich mee van een reële aanpassing, bijvoorbeeld door onverwacht absentisme. Daarom is het van cruciaal belang dat alle reizigers, zeker ook personen met beperkte mobiliteit en hun begeleiders, de actuele informatie raadplegen via de officiële NMBS-kanalen.

16.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag dateert inderdaad van een aantal weken geleden. De NMBS had ook al gecommuniceerd dat het om een misverstand ging. Desalniettemin was het van belang om de vraag te behouden, omdat er wel heel wat commotie over is geweest. Het is immers wel van belang dat net de mensen met een beperkte mobiliteit ook gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. U gaf heel duidelijk aan dat dat nog mogelijk is, mits een aanvraag tot assistentie 24 uur op voorhand.

Wat me heel aangenaam verrast, is dat mensen proactief gecontacteerd worden door de NMBS wanneer ze op voorhand assistentie hebben aangevraagd. Dat vind ik zeker een pluspunt om mee te nemen. Het is aangenaam om te horen, want die assistentie is voor die mensen echt wel van belang. De toegankelijkheid van het spoorvervoer tout court is prioritair.

16.05 Irina De Knop (Open Vld): Ik maak uit de toon van uw antwoord op dat u het zelf ook absoluut anders zou willen en dat we de NMBS daarop moeten blijven aanspreken.

Over één dingetje ben ik wat ongeruster. Ik dacht in uw antwoord gehoord te hebben dat zelfs wanneer mensen op voorhand de afspraak hebben gemaakt, ze bij een staking opnieuw contact moeten opnemen. Die stap zou er eigenlijk tussenuit moeten. De NMBS zou proactief mensen die vooraf de moeite hebben gedaan om een afspraak te maken, moeten kunnen contacteren. Zelfs wanneer het slecht nieuws is, komt het toch beter over wanneer de NMBS zelf contact opneemt met de klant dan wanneer de klant er zelf achteraan moet gaan.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56002719C en 56002721C van de heer Cornillie zijn uitgesteld.

17 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijslot" (56002734C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijslot" (56002798C)

17 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002734C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002798C)

17.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, er rijden nog steeds te veel mensen met de auto terwijl ze een rijverbod hebben. Vorig jaar in februari reed een man in Gent een groep van vijf fietsers omver, van wie er twee overleden. De man bleek veel te snel te rijden, was aan het bellen, had bijna drie promille alcohol in het bloed en had al tien jaar geen geldig rijbewijs. Hij slaagde ook niet voor de herstelproeven. Deze persoon heeft zes jaar effectief gekregen, wat een goede zaak is, maar hij heeft wel twee mensen van het leven beroofd door achter het stuur te kruipen tijdens een rijverbod.

In het regeerakkoord staat dat u een proefproject zult opstarten met een rijbewijsslot. Hoe zal deze regering dit probleem verder aanpakken? Een rijbewijsslot is immers vrij nutteloos als mensen meerdere wagens hebben of daarover kunnen beschikken. Wat zult u concreet ondernemen om ervoor te zorgen dat dergelijke ongevallen niet meer voorkomen? Welke andere maatregelen worden overwogen om te voorkomen dat mensen met een rijverbod toch blijven rijden?

Is er een samenwerking met Justitie en politie om strenger op te treden tegen overtreders van een rijverbod? Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal controles en overtredingen van rijverboden in de afgelopen jaren? Zo ja, kunt u ons die bezorgen?

Hoe verloopt de communicatie met verkeersinstanties om de naleving van rijverboden te verbeteren? Wordt er gedacht aan technologische oplossingen, zoals het koppelen van rijbewijsslotten aan alle voertuigen die op naam van de overtreder staan?

Plant u sensibiliseringscampagnes om bewustwording te creëren over de gevaren van rijden onder een rijverbod? Zijn er plannen om de straffen voor het rijden onder invloed te verzwaren?

17.02 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal mijn best doen om binnen de tijd te blijven, mijnheer de voorzitter. Dank u wel.

Mijnheer de minister, de regering wil, naar analogie met het alcoholslot, de rechter de mogelijkheid geven om bestuurders met een rijverbod een rijbewijsslot op te leggen. In dat verband zal een proefproject opgezet worden. Kunt u al concrete details over het tijdschema en het budget geven, ook al is het nog vroeg?

Een eerste vereiste voor zo'n rijbewijsslot is een goedwerkende databank met actuele informatie over de rijbewijzen. De huidige Mercuriusdatabank staat nog niet helemaal op punt. Om de kwaliteit van de gegevens te garanderen voert de FOD Mobiliteit weliswaar regelmatig controles uit, maar toch bestaat nog altijd het risico dat de aangeleverde informatie fout is. Vandaag is het bijvoorbeeld zo dat personen die een aandoening hebben waardoor ze niet langer een voertuig mogen besturen, zelf het initiatief moeten nemen om van een arts een geschiktheidsattest te krijgen. Welke oplossing ziet u om dit of andere risico's op misbruik terug te dringen?

Een tweede vereiste voor zo'n rijbewijsslot is een digitale versie van het rijbewijs. Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van het digitale rijbewijs in dit land? Zal dat rijbewijs een chip bevatten, zoals in Nederland, of niet?

17.03 Minister Jean-Luc Crucke: Ik ga eerst in op de eerste en de vijfde vraag van mevrouw De Knop. Om het rijbewijsslot in te voeren, moeten we eerst het digitale rijbewijs ontwikkelen, waarover op Europees niveau nog wordt gediscussieerd in het kader van de herzieningen van de derde rijbewijsrichtlijn. Mijn administratie zal daarna de haalbaarheid bestuderen en samen met Vias institute een proefproject opzetten.

We wachten nog op de bekendmaking van de vierde rijbewijsrichtlijn, die de normen zal specificeren die van toepassing zijn op zowel fysieke als mobiele rijbewijzen in de EU. Er moet echter worden opgemerkt dat het mobiele rijbewijs niet in alle gevallen verplicht zal zijn en dat bestuurders zullen kunnen opteren voor een fysiek rijbewijs.

Aangaande uw tweede vraag, ik ben van plan hier sterk op in te zetten, in nauwe samenwerking met de interfederale partners. Centraal staan de versterking en het gebruik van het centrale register van de FOD Justitie en de ontwikkeling van een databank van recidivisten.

Wat de derde vraag betreft, nodig ik u uit om die te richten aan mijn collega die verantwoordelijk is voor

de politie.

Wat uw vierde en zesde vraag betreft, een persoon van wie het recht tot sturen vervallen is verklaard, moet zijn of haar rijbewijs bij de griffie neerleggen. Dat nalaten is strafbaar en de duur van het verval wordt van rechtswege verlengd met de termijn die is verstreken vanaf de dag waarop het rijbewijs ten laatste bij de griffie ingeleverd had moeten worden.

In antwoord op uw zevende vraag kan ik u meegeven dat ik samen met politie en Justitie strengere straffen wil opleggen voor het rijden zonder rijbewijs.

Ik kom nu bij de vragen van de heer Raskin.

Ten eerste, ik herhaal dat om het rijbewijsslot in te voeren, wij eerst het digitale of mobiele rijbewijs moeten ontwikkelen. Daarover wordt op Europees niveau nog gediscussieerd in het kader van de herziening van de rijbewijsrichtlijn.

Ten tweede, er moet aan worden herinnerd dat bestuurders van groep 1, zijnde de niet-professionele bestuurders, een arts naar keuze kunnen raadplegen en onder voorbehoud van het medisch beroepsgeheim van de arts een attest kunnen voorleggen waarin staat of de bestuurder rijgeschikt, voorwaardelijk rijgeschikt of rijongeschikt is. De bestuurder moet dat attest naar de gemeente sturen om zijn rijbewijs te laten aanpassen of in te leveren.

Voor elke herneming van het niet-professionele rijbewijs moet de houder telkens opnieuw verklaren te voldoen aan rijgeschiktheidsnormen. De kandidaat die de verklaring niet op eer kan afleggen, moet een door een arts naar keuze afgegeven medisch attest voorleggen. De kandidaat die een valse verklaring aflegt, kan zelfs worden vervolgd en riskeert dezelfde straffen als voor het rijden zonder geldig rijbewijs, op basis van artikel 30 van de wegverkeerswet. De wet voorziet ook in die straf voor de bestuurder die rijdt terwijl hij aan een of ander lichaamsgebrek lijdt.

Ten derde, wanneer wij van een digitaal of mobiel rijbewijs spreken, betreft dat de elektronische versie van het rijbewijs die bijvoorbeeld op een smartphone kan worden geraadpleegd. Dat formaat rijbewijs, waarvoor burgers in het systeem dat momenteel wordt besproken voor de toekomstige verkeersrichtlijn kunnen kiezen in plaats van of naast het fysieke formaat, heeft dus geen chip.

17.04 Irina De Knop (Open Vld): Het is nog een voorlopig antwoord, want u hebt vooral plannen. We zullen dan ook het proefproject later opvolgen.

Ik had graag nog vernomen wanneer u dat proefproject wenst te lanceren, want dat heb ik niet gehoord. Ik heb ook geen antwoord gehoord op mijn vraag over het aantal controles en overtredingen van rijverboden. Daarover zal ik dan eventueel nog een schriftelijke vraag indienen.

17.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor zijn antwoord.

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

18 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De liberalisering bij het spoor" (56002735C)

18 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La libéralisation du rail" (56002735C)

18.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, u hebt de liberalisering van het spoor al even aangehaald in een antwoord op een andere vraag. De liberalisering van het spoor is in ieder geval een heel belangrijk onderwerp en kan zeker en vast, als het van onze fractie afhangt, helpen om de efficiëntie en kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Zoals we jammer genoeg kunnen vaststellen, is de dienstverlening van de NMBS niet altijd wat ze behoort te zijn. In een vorige versie van het regeerakkoord werd dit onderwerp expliciet vermeld, maar we hebben begrepen dat het niet zo expliciet wordt vermeld in het huidige regeerakkoord, vandaar mijn vraag.

Welke plannen hebt u inzake de liberalisering van het spoor? Ik heb daarnet al uw intentie daarover

gehoord, maar kunt u toelichten welke de volgende stappen zijn om de liberalisering verder voor te bereiden? Wanneer verwacht u daarvan resultaten?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, ik zal zo expliciet mogelijk zijn. De regering is er zich ten volle van bewust dat de NMBS aan het einde van het huidige beheerscontract geconfronteerd zal worden met meer concurrentie, door de liberalisering van de markt. Ze zal de onderneming daar zo goed mogelijk op voorbereiden door verschillende hervormingen door te voeren, met name door een modernisering van het personeelsbeheer. Ik zeg dat ook altijd aan de vakbond bij ons overleg.

Ik ben ook voornemens de efficiëntie van de door de NMBS aangeboden spoorwegdiensten te verhogen door de financiële en operationele transparantie te vergroten en synergieën met regionale vervoersmaatschappijen aan te moedigen. Zoals bepaald in het regeerakkoord, zal ik erop toezien dat we de toekomst voorbereiden door alle nodige maatregelen te nemen om zowel het einde als de voortzetting van de rechtstreekse toewijzing aan de NMBS voor de periode na 2032 voor te bereiden. Dat houdt in dat de studie van de pilootprojecten van de vorige regering zal worden geanalyseerd om de juridische, technische en operationele haalbaarheid ervan te onderzoeken.

18.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Neem het me niet kwalijk, mijnheer de minister, het ligt misschien aan mijn interpretatie, maar zoals ik uw antwoord beluisterd heb, blaast u een beetje warm en koud tegelijk. Enerzijds geeft u aan dat de NMBS zich moet voorbereiden op het einde van het monopolie. Anderzijds hoorde ik u in een volgende zin zeggen dat zowel het einde als de voortzetting van het openbaredienstcontract moet worden voorbereid. Het is dus niet helemaal duidelijk.

Tot slot heb ik u ook horen zeggen dat de juridische, technische, en operationele consequenties verder onderzocht moeten worden. Wat mij betreft, is dat geen duidelijke 'ja, we gaan ervoor en er is geen weg terug'. U laat een opening. Ik meen dat die sowieso gebruikt zal worden.

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56002754C)
- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56003260C)

19 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56002754C)
- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56003260C)

19.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb de voorbije jaren veel vragen gesteld over het dossier van de IJzeren Rijn. Vandaag verloopt het goederenvervoer per spoor naar het Ruhrgebied voornamelijk via de huidige Montzenroute. Het 3RX-tracé, het alternatieve tracé voor de historische IJzeren Rijn, heeft een bijzonder voordeel; u zult dat ondertussen weten. Dat is korter en vlakker dan de Montzenroute, waardoor het ook mogelijk is om duurzamer zwaardere ladingen te vervoeren.

Uw voorganger heeft naar aanleiding van mijn laatste vraag laten weten dat in de laatste vergaderingen van de mobiliteitsministers geen overeenstemming kon worden gevonden. Vooral aan Nederlandse zijde zou het enthousiasme niet bijster groot zijn.

Daarom stel ik u voor de eerste keer een aantal vragen hierover, mijnheer de minister. Hoe kijkt u naar het dossier van de IJzeren Rijn? Erkent u het belang ervan voor onze welvaart, voor onze economie? Is er op korte termijn opnieuw overleg gepland met de betrokken buurlanden en regio's? Zo ja, wanneer gaat dat door? Zult u trachten het overleg nieuw leven in te blazen? Welke concrete stappen hebt u daarvoor in gedachten?

19.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De IJzeren Rijn, een spoorverbinding tussen de Haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied is van

groot economisch en strategisch belang voor Vlaanderen. Het project zit echter al jaren, zowel op het Federale alsook op het Vlaamse bestuursniveau, in het slop.

In het regeerakkoord van de Arizona-regering werd volgende passage (in een latere versie) opgenomen: "De onderhandelingen over de realisatie van 3RX / IJzeren Rijn worden zowel op politiek niveau binnen België en met de betrokken buurlanden en -regio's terug opgestart, evenals op ambtelijk niveau."

Is de minister zich bewust van het grote belang van de IJzeren Rijn?

Zal de minister actie ondernemen om dit dossier terug vlot te trekken? Zo ja, hoe en wanneer?

Welke concrete resultaten/voortgang tijdens zijn ambtstermijn met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn durft de minister in het vooruitzicht te stellen?

Welk financieel budget heeft de minister hiervoor voorzien?

19.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: De resultaten van de studie *Actualisatie MKBA 3RX* van april 2023 en de *white paper* van mei 2023 van de resultaten van de *dialogue on a broader mobility approach* in de context van 3RX, vormden de input voor een ministerieel overleg dat plaatsvond op dinsdag 6 juni 2023. Mijn voorganger heeft toen aangegeven dat hij een non-paper zou opstellen waarin zou worden ingegaan op hoe men de technische studies moet aanvangen, hoe men de financiering verder moet onderzoeken, hoe men rekening moet houden met de *common benefits* en welke de mogelijke timing zou kunnen zijn.

Gelet op de val van de Nederlandse regering in de zomer van 2023, de verkiezingen in Vlaanderen en in België van juni 2024 en de verkiezingen in Duitsland van februari 2025, is het niet meer gelukt om een nieuw bewindsliedenoverleg tussen de vijf betrokken vakministers te organiseren.

In het regeerakkoord 2025-2029 staat 3RX tweemaal vermeld. Allereerst onder de rubriek 'Mobiliteit spoorwegen'. De onderhandelingen over de organisatie van 3RX-IJzeren Rijn worden zowel op politiek niveau binnen België als met de betrokken buurlanden en regio's en op ambtelijk niveau heropgestart. Vervolgens staat 3RX vermeld onder de rubriek 'Open strategische autonomie'. Samen met de buurlanden en in samenspraak met de deelstaten zetten we in op een Europese grensoverschrijdende infrastructuuragenda, met in het bijzonder energie- en waterstofcorridors, digitale netwerken, transportnetwerken, 3RX en de Einsteintelecoop.

De komende weken en maanden zal ik ook de nodige contacten leggen op nationaal niveau, onder andere met het kabinet van de eerste minister en het kabinet van Defensie, en met Vlaanderen, onder andere met het kabinet van Vlaams minister De Ridder, om na te gaan hoe we het dossier opnieuw kunnen lanceren. Daarnaast moeten de contacten met Duitsland, meer bepaald de deelstaten die daarover een gunstig advies moeten geven, en met Nederland, dus het Rijk en de provincie Nederlands-Limburg, opnieuw worden opgestart.

Mijn Nederlandse collega gaat daarmee akkoord, wat niet helemaal het geval is voor de provincie Limburg. Het dossier zal door Vlaams minister De Ridder op de Vlaams-Nederlandse top van 1 april 2025 worden aangekaart.

Gisteren was ik in de haven van Antwerpen en ik heb daar ook met de verantwoordelijke voor het dossier gesproken. Ik zal dat dus op tafel leggen.

19.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

Het stemt me enigszins voorzichtig optimistisch. Misschien is het naïef om dat uit te spreken, maar men moet wat naïef zijn om in dit Huis lang rond te blijven lopen.

U verwijst naar het initiatief van Vlaams minister De Ridder, die op de Vlaams-Nederlandse top het dossier zal opnemen. Dat is me bekend en dat is heel goed.

U steunt ook dat er op zowel politiek als ambtelijk vlak opnieuw met alle partners zal worden gesproken. Dat is een heel goede zaak.

U legt eveneens contact met onder anderen de minister van Defensie. Dat is heel belangrijk. Het is een

heel complex dossier. Alle spoordossiers zijn enigszins complex, maar bij dit dossier zijn zoveel overheden betrokken, dat het bijzonder complex is. Het dossier gaat ook al heel lang mee. Ik stelde daarover al vragen in de Zweedse periode, toen ik de heer Troosters nog niet kende in dat verband. Het gaat dus al zo lang en zelfs nog veel langer mee.

De huidige geopolitieke toestand kan een gamechanger zijn. Binnen de huidige uitdagingen van Europa op het vlak van defensie kan men een vlotte en vlakke verbinding van de Antwerpse haven naar het Duitse Ruhrgebied gebruiken voor het vervoer van zwaar materieel op een zo duurzaam mogelijke manier.

Ik denk dat de minister van Defensie daarin getriggerd moet worden. Ik ben blij dat u hem daarover zult spreken. Laat ons met z'n allen onze schouders onder dit dossier zetten.

19.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het klopt dat ik in de Zweedse periode daarover geen vragen heb gesteld, want ik zetelde toen niet in dit Parlement noch in een ander. Het is een feit dat daarover al veel vragen zijn gesteld.

Aan het begin van de legislatuur en uw ambtstermijn is uw antwoord logisch, namelijk dat u contacten zult leggen en dergelijke. Zoveel jaar geleden hebben we dat van uw voorganger, voormalig minister Gilkinet, evenwel ook gehoord. We hebben vijf jaar lang veel verhalen gehoord over werkgroepen. De heer Raskin en ikzelf hebben veel vragen gesteld, net als andere Limburgers. Uiteindelijk is er geen vooruitgang geboekt. Ik hoop aan dit begin van de legislatuur en uw ambtstermijn dat u wel concrete stappen vooruit zult zetten en dat er echt zaken zullen worden gerealiseerd, zodat het niet alleen bij praten blijft.

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

20 **Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'adoption des cadres linguistiques chez skeyes" (56002770C)**

20 **Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van taalkaders bij skeyes" (56002770C)**

20.01 **François De Smet (DéFI):** *Par un arrêt du 24 mars 2021, le Conseil d'Etat avait enjoint l'Etat belge d'adopter des cadres linguistiques pour l'entreprise publique autonome skeyes dans le respect des lois sur l'emploi des langues en matière administrative,*

Cet arrêt constitue une décision importante pour le statut de cette entreprise publique autonome et une victoire pour les agents francophones de cet organisme.

En dépit des injonctions du Conseil d'Etat données à l'Etat belge pour se conformer à cette obligation, des astreintes sont venues frapper l'Etat belge qui se chiffrent déjà à plusieurs dizaines de milliers d'euros, ce qui reconnait -le ne constitue pas un signal de bonne gouvernance, mais bien plutôt une gabegie budgétaire contraire à l'image qu'entend donner votre Gouvernement fédéral en termes d'économies,

Depuis bientôt quatre ans, le dossier n'a guère évolué et manifestement la direction de skeyes pour de sombres motifs "communautaires" refuse de faire droit à une décision de la haute juridiction administrative de ce pays,

Il m'a été rappelé que lorsque vous étiez Ministre du Budget et des Aéroports en 2017 -2019 sous le Gouvernement wallon, le manque de personnel francophone a touché sévèrement les aéroports wallons et vous étiez sensibles à cette situation

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

si il a pris connaissance de ce dossier contentieux?

si le Gouvernement fédéral entend faire exécuter cet arrêt du Conseil d'Etat afin de pourvoir skeyes

des cadres linguistiques ce qui lui permettrait aux agents francophones de disposer d'une sécurité juridique de statut en termes de nomination et de promotion ou au contraire ledit Gouvernement entend-il continuer à payer des sommes importantes sous formes d'astreintes qui paraissent injustifiables au regard de la situation budgétaire globale?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, j'ai pris connaissance avec la plus grande attention de la problématique que vous soulevez. Je partage votre préoccupation quant à l'application des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative (LLC) aux entreprises publiques autonomes. Il s'agit d'un sujet sensible qui ne date pas d'hier et, vous le savez, qui mérite d'être pris à bras-le-corps afin d'assurer le respect du cadre légal en vigueur.

Si, à plusieurs reprises par le passé, diverses entreprises publiques ont fait état de difficultés qu'elles rencontrent dans la mise en œuvre de cette obligation, il n'en demeure pas moins que la loi est la loi. Dès lors, il est impératif que des cadres linguistiques soient élaborés en stricte application de la loi du 21 mars 1991.

Concernant le cas spécifique de skeyes, j'entends obtenir dans les meilleurs délais des précisions juridiques et techniques de la part de l'entreprise afin de veiller à l'application des dispositions pertinentes des LLC, en l'occurrence soit de l'article 43 paragraphe 3, soit de l'article 48, qui permet de tenir compte des conditions d'exploitation spécifiques de skeyes.

Je ne doute pas de la volonté de l'entreprise de répondre aux sollicitations de son ministre de tutelle et de rendre les mesures nécessaires afin que l'État belge ne soit plus indûment mis à contribution pour le non-respect d'obligations qui incombent à skeyes.

Par ailleurs, il y a moins d'une semaine, le ministre Quintin m'a informé qu'une nouvelle astreinte de 300 000 euros allait être infligée à skeyes pour manquement au cadre linguistique. Face à cette situation inacceptable, j'ai immédiatement pris contact avec le CEO de l'entreprise afin qu'il me soumette, sans délai, des solutions concrètes.

J'attends sa proposition et je discuterai personnellement avec lui des actions à mettre en œuvre.

Il est hors de question que cette situation perdure et j'entends y mettre un terme avec la plus grande fermeté, lorsqu'on sait les impératifs budgétaires qui sont les nôtres également. Je vous remercie, monsieur le député, pour votre vigilance sur ce dossier.

20.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, oserais-je dire engagée, ferme, par rapport au respect de la loi et aussi au respect des deniers publics. Je vous en remercie sincèrement. Évidemment, je surveillerai, je ferai le suivi. Mais merci déjà pour cette réponse.

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

21 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56002776C)

- **Frank Troosters** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003261C)

21 Questions jointes de

- **Wouter Raskin** à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56002776C)

- **Frank Troosters** à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003261C)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar raakte bekend dat Nederland wil doorzetten met zijn plannen om de spoorbrug over de Maas in Maastricht te slopen. Onze noorderburen willen die spoorbrug vervangen door een fietsbrug. Het slopen van die brug is geen goed nieuws voor iedereen die ijvert voor de reactivering van spoorlijn 20 tussen Hasselt en Maastricht. Die reactivering zou niet alleen zorgen voor een aanzienlijk kortere reistijd tussen de twee Limburgse hoofdplaatsen, maar ook bijdragen aan de economische ontwikkeling van onze provincie.

Erkent u het belang van de reactivering van spoorlijn 20?

Voor uw voorganger was de kous af: de bal lag niet in zijn kamp. Bent u wel bereid om dit dossier in handen te nemen en de dialoog met Nederland aan te gaan? Zult u die dialoog op korte termijn aangaan, gezien de plannen voor de sloop van de spoorbrug? Het moet natuurlijk gebeuren voor de sloop.

Ook de Vlaamse regering wil het dossier ter sprake brengen op de Vlaams-Nederlandse top die in april plaatsvindt in Gent. Zult u over dit dossier contact opnemen met uw collega, mevrouw De Ridder?

21.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs opnieuw naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Spoorlijn 20 is een belangrijke treinverbinding tussen Vlaanderen (Brussel/Leuven/Antwerpen) via Hasselt met het station van Maastricht. Van daaruit - Maastricht wordt in Nederland verder uitgebouwd tot een internationaal treinknooppunt - is er een verdere aansluiting met de belangrijke Euregio Maas-Rijn. Helaas kozen Vlaamse politici ervoor om de verbinding met het Nederlandse Maastricht met een onrendabele (eerst) sneltram en vervolgens trambus te gaan organiseren in de plaats van te kiezen voor de voor de hand liggende en veel goedkopere renovatie van Spoorlijn 20.

Ik brak in het verleden reeds meermaals een lans voor het herstel van- en het terug in gebruik nemen van Spoorlijn 20. Eveneens drong ik meermaals aan op 'bewarende maatregelen' om de mogelijke afbraak van de oude Maasbrug langs Nederlandse zijde te voorkomen. Ik duidde bij uw voorganger meermaals op het grote strategische belang van deze brug voor Vlaanderen/Limburg en de catastrofale gevolgen die een afbraak voor Vlaanderen zou hebben.

Heeft de minister kennis van de mogelijke afbraakplannen van de Maasbrug in Nederland? Op welke wijze evalueert de minister de Nederlandse plannen?

Zal (of heeft de minister al) de minister stappen ondernemen om zijn Nederlandse collega's te overtuigen van het belang van het behouden van de Maasbrug? Zo ja, hoe en wanneer?

Zou het terug op de netkaart opnemen van Lijn 20 door Infrabel volgens de minister een belangrijk signaal zijn naar de Nederlandse overheid die het strategisch belang van de Maasbrug extra in de verf zet? Is de minister bereid de nodige actie te ondernemen om Infrabel hiervan te overtuigen?

21.03 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte leden, in het regeerakkoord 2025-2029 is er sprake van de stimulering van de Europese samenwerking op het vlak van treinverkeer om meer en betere Europese treinverbindingen te bekomen, zowel voor goederen- als voor personenvervoer. Samen met de buurlanden en in samenspraak met de deelstaten dient eveneens ingezet te worden op een Europese grensoverschrijdende infrastructuuragenda, met in het bijzonder energie- en waterstofcorridors, digitale en transportnetwerken en de Einsteintelecoop.

In dat licht zal ik onder andere het gesprek aangaan met mijn collega's uit de ons omringende landen om de mogelijke opportuniteiten op het vlak van grensoverschrijdende spoorverbindingen te onderzoeken, zo ook wat betreft de toekomst van spoorlijn 20. Ik hoop dat ik dat dossier volgende week op de Europese Raad Vervoer informeel zal kunnen bespreken met mijn Nederlandse collega.

Ten slotte, indien dat nodig zou zijn, verwijs ik ook naar het uitgebreide antwoord van mijn voorganger op vragen van collega's Yzermans en Troosters over dit dossier tijdens de commissievergadering van 21 januari 2025.

21.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De bepaling in het regeerakkoord zou ons hoopvol kunnen stemmen, ondanks het gegeven dat ook dit niet evident is, aangezien het een grensoverschrijdend project is en er veel partners bij betrokken zijn. Het is goed dat u ervoor openstaat om op zijn minst het gesprek te voeren.

Het grote verschil met veel andere interessante projecten is dat hier de klok tikt. De sloophamer staat

klaar in Maastricht en u moet absoluut daar geweest zijn, het gesprek gevoerd hebben en de brug vrijwaren voor de sloop, want anders is dit verhaal voorbij. Hier tikt de klok en ik hoop dat u zich daarvan heel goed bewust bent.

21.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarover ik ditmaal minder enthousiast ben.

Zoals de heer Raskin opmerkt, tikt de klok. Het betreft een onderwerp waarover ik al heel veel vragen heb gesteld, zowel mondeling als schriftelijk, en waarover ik interpellaties heb gehouden. Er ligt nu een resolutie daarover op tafel in de commissie voor Mobiliteit. Ik doe dus al het mogelijke om te beletten dat de Maasbrug wordt gesloopt.

Buitenstaanders zullen denken "daar is hij weer met zijn Maasbrug", maar die is gewoon ontzettend belangrijk, niet voor de verbinding Hasselt-Maastricht – Maastricht is een internationaal treinknooppunt – maar voor Limburg en bij uitbreiding Vlaanderen en de regio's Leuven en Brabant. Zelfs richting Antwerpen is ze ontzettend belangrijk. Wanneer de brug dichtgaat, komt er geen spoor en kan er geen trein meer rijden.

Ik heb ontzettend veel op het behoud van de brug aangedrongen. Ik hoor u nu met de beste intenties vertellen en verwijzen naar de bepalingen in het regeerakkoord inzake de internationale spoorontwikkeling en spoorverbindingen. Die stonden echter ook in het regeerakkoord van de vivaldiregering. Er is dus niets nieuws onder de zon. Ik hoor u ook verwijzen naar een Europese agenda inzake het internationale spoorverkeer. Dat is allemaal prima, maar in dit geval kan ik daarop niet wachten.

Ik wil er bij u echt op aandringen ter zake stappen te ondernemen. U moet er alles aan doen om het scenario van de sluiting te vermijden. Ik kijk er verder naar uit en hoop dat er iets volgt.

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

22 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vouchers voor eersteklasreizigers tijdens de nationale staking van 13 februari 2025" (56002785C)

22 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les vouchers remis aux voyageurs de première classe lors de la grève nationale du 13 février 2025" (56002785C)

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, op 13 februari vond een nationale staking plaats. Werknemers van onder meer De Lijn, de MIVB, de luchthavens en bpost legden het werk neer en protesteerden tegen de plannen uit het nieuwe regeerakkoord.

Ondanks de staking reden de treinen van de NMBS wel, waardoor er maar liefst 60.000 betogers naar Brussel reisden. Dat leidde tot overvolle treinen, die bovendien sommige haltes oversloegen wegens de drukte. Ook de reizigers in eerste klasse hadden overlast van de overvolle treinen. Ze kregen van de treinconducteur een voucher, maar zonder enige uitleg over de inhoud of het nut ervan.

Hebt u een idee hoeveel vouchers werden uitgedeeld op 13 februari aan de reizigers in eerste klasse? Op de vouchers staat geen uitleg over wat de reiziger ermee kan doen. Waarom is op de achterkant niet meegedeeld wat de bedoeling ervan is? Wat kunnen de reizigers met de voucher aanvangen? Kunt u, mijnheer de minister, daaromtrent wat meer duidelijkheid geven?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Bij de NMBS staat de reizigerservaring centraal. Ze streeft ernaar om elke treinreis zo aangenaam mogelijk te maken met een sterke focus op veiligheid, stiptheid en duidelijke informatie. Haar hoofddoel is producten en diensten aanbieden die voldoen aan de verwachtingen van de verschillende treinreizigers. Wanneer een reis niet voldoet aan de verwachtingen, kan een treinbegeleider een C6-ticket uitschrijven.

Het kan gaan om verdwaalde reizigers, een tekort aan zitplaatsen in het algemeen of een situatie zoals u beschrijft, wanneer een reiziger een eersteklasticket heeft gekocht, maar daar door omstandigheden

geen gebruik van kan maken. Het C6-ticket fungeert als een voucher. De reiziger kan met dat ticket contact opnemen met de klantendienst om een compensatie aan te vragen, aangezien hij niet heeft kunnen genieten van de service waarvoor hij betaald heeft.

In de praktijk gebeurt dat vooral wanneer een reiziger daarover een klacht uit of wanneer er uitzonderlijk veel reizigers op de trein zijn. Op het ticket staat duidelijk geschreven dat de aanvraag voor compensatie ingediend moet worden binnen de veertien dagen na de treinreis. Mij lijkt dit niet alleen een klantvriendelijke, maar ook transparante service van de NMBS.

Tussen 10 en 13 februari werden dagelijks zo'n 100 tickets uitgeschreven.

22.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord is op nieuw heel duidelijk. De staking had effectief ernstige gevolgen, zeker voor de reizigers in eerste klasse. Ik heb zelf ook zo'n kaartje gekregen: op de achterkant staat eigenlijk niets van uitleg. Dat laat ik in het midden, maar ik zal het u bezorgen.

Ik wil nog maar eens benadrukken – het is al een aantal keer in mijn vragen naar voren gekomen – dat men heel veel frustratie kan wegwerken door een goede communicatie. Dat zou al heel veel oplossen. Misschien is het de moeite waard om in de toekomst de communicatie wat nader te bekijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions jointes n° 56002855C de M. Bayet et n° 56003450C de Mme Thémont sont reportées.

23 Question de Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réglementation du transport de bétail" (56002864C)

23 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De regelgeving voor veevervoer" (56002864C)

23.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur le ministre, cher monsieur Crucke, le secteur du transport de bétail transporte principalement du bétail viandoux pour les abattoirs de la Wallonie et du GD Luxembourg et est soumis à la réglementation du tachygraphe. Chose insensée avec du transport de "vivant".*

L'absurdité est que, pour suivre les directives du bien-être animal, qui imposent normes AFSCA, règlement des abattoirs, le secteur n'est pas en mesure de respecter cette réglementation du tachygraphe et est sanctionné sévèrement par le SPF Mobilité.

Dans ce métier, que seules quelques sociétés exercent (4-5 en Wallonie, une dizaine en Flandre) comment continuer avec toutes les contraintes et amendes (par dizaines de milliers d'euros)? Avec les frais que représente un camion aménagé pour de tels transports, il est impossible, en respectant les heures légales, d'être rentables.

Malgré des contrôles du ministère et des amendes pénales, le secteur ne trouve pas de solutions. Comment faire des pauses imposées par le tachygraphe et en même temps respecter le bétail pour lequel rester arrêté 45 minutes est une forme de maltraitance? Comment faire passer la loi avant le bien-être animal? Laquelle a la primauté?

Pourquoi le transport d'animaux n'a-t-il pas la même réglementation que le clos ou la laiterie qui, eux, sont exempts de "tachygraphe" et peuvent rouler 15 heures par jour alors que le transport de bêtes vivantes est repris comme du transport de marchandises, au même titre que des pierres, des palettes de boissons, et est NON assurable en Belgique?

S'il convient de respecter la plus contraignante des législations tout en violant la seconde, peut-être faut-il une évolution législative permettant d'articuler les différents intérêts.

Je vous remercie de vos réponses.

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Piedboeuf, merci pour votre question.

Le secteur du transport de bétail transporte principalement du bétail viandoux pour les abattoirs de la Wallonie et du Grand-Duché de Luxembourg et est soumis à la réglementation du tachygraphe. Chose insensée avec du transport de "vivant". C'est ce que vous me dites, et ce n'est pas la réponse.

La législation européenne sur les temps de conduite et de repos est reprise dans le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. En ce qui concerne le transport d'animaux vivants, l'Union européenne a légiféré au moyen du règlement 1/2005 du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes. Ces différentes réglementations ne se contredisent pas, mais se complètent. L'une vise à promouvoir la sécurité routière, la concurrence loyale et le bien-être du conducteur, tandis que l'autre a le bien-être des animaux comme objectif. Cela implique une multitude d'obligations. Le conducteur ne peut pas négliger le régime des temps de conduite et de repos sous prétexte qu'il doit respecter la réglementation visant le bien-être animal. Le règlement 561/2006 autorise, du reste, en son article 13, p, les États membres à exempter du régime des temps de conduite et de repos les véhicules utilisés pour le transport d'animaux allant des fermes aux marchés locaux et vice versa ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon de 100 kilomètres. La Belgique a introduit cette exemption dans le droit national, notamment par l'article 40, m) de l'arrêté royal du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos.

C'est le maximum que nous puissions faire parce que la Cour de cassation a précisé dans un arrêt du 25 avril 2017 que cette exemption doit être interprétée très restrictivement et qu'elle n'est pas applicable au transport direct des fermes aux abattoirs. Cet arrêt a été confirmé par la Cour de justice de l'Union européenne dans un arrêt du 7 février 2019. Pour tout autre transport de bétail, le régime des temps de conduite et de repos tel qu'imposé par l'Union européenne est donc pleinement applicable. Il en résulte que le conducteur ne peut pas dépasser un temps de conduite ininterrompu de quatre heures et demie. Il appartient au conducteur de s'organiser au mieux. Cela demande une préparation au trajet. Cette exigence d'anticipation et d'organisation est reprise à l'article 3, a) du règlement relatif à la protection des animaux qui dispose que "toutes les dispositions nécessaires ont été prises préalablement afin de limiter au minimum la durée de voyage et de répondre aux besoins des animaux durant celui-ci".

En général, on peut assurer qu'un transport de bétail d'une ferme ou de plusieurs fermes vers un abattoir régional n'exigera pas un temps de conduite de quatre heures et demie.

Un conducteur qui a pris son repos ou sa pause avant d'entamer le transport n'aura donc pas de problème. Le cas échéant, il pourra aussi limiter le nombre de lieux de ramassage afin de réduire le temps de transport.

Quant à la rentabilité de ces transports, les coûts engendrés par le respect de ces réglementations sont les mêmes pour tous ceux qui sont actifs dans ce sous-marché. Il n'y a donc pas de distorsion de concurrence, me semble-t-il. De plus, en vertu de l'article 43 de la loi relative au transport de marchandises par route, leurs donneurs d'ordres sont punissables lorsqu'ils font exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas ou lorsqu'ils donnent des instructions entraînant le non-respect des prescriptions relatives aux temps de conduite et de repos.

23.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Vous confirmez, en ayant lu mon paragraphe, que c'est insensé. Je peux comprendre qu'il y a deux législations à respecter. Mais, dans ce cas-ci, notamment de la ferme à l'abattoir, il y a un problème. Vous confirmez donc qu'il est légal et je vous remercie de le confirmer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau en gare de Bruxelles-Luxembourg" (56002933C)

24 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De waterinsijpeling in het station Brussel-Luxemburg" (56002933C)

24.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le hall intérieur de la gare de Bruxelles-Luxembourg est jonché de seaux de couleurs diverses manifestement destinés à récolter des eaux d'infiltration.*

Cela donne une image particulièrement peu flatteuse à cette gare internationale, située par ailleurs au pied du Parlement européen. C'est d'autant plus étonnant au regard du caractère relativement récent de sa construction.

D'où, mes questions:

Qu'est-ce qui justifie la présence de ces seaux dans le hall de la Gare de Bruxelles-Luxembourg?

Une solution structurelle est-elle à l'étude pour supprimer les causes justifiant l'utilisation de ces seaux? Si oui, laquelle et dans quels délais sera-t-elle mise en oeuvre?

Qui porte la responsabilité de cette situation? La SNCB en tant que telle, l'entrepreneur qui a réalisé les travaux, le gestionnaire de l'esplanade Solidarność 1980 qui surplombe la gare? Le cas échéant, des poursuites ont-elles été entreprises pour faire valoir les droits de l'Etat belge par rapport à cette situation?

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre: La gare de Bruxelles-Luxembourg est effectivement confrontée à des infiltrations d'eau causées par un problème d'étanchéité au niveau des deux escaliers reliant l'esplanade du Parlement européen à la gare. Bien que les opérations de maintenance de la SNCB permettent d'en atténuer partiellement les effets, elles ne suffisent pas à éliminer complètement les désagréments occasionnés.

En parallèle, la SNCB a initié avec son bureau d'études un projet de rénovation complète de ces deux escaliers. Les offres ont été reçues et se trouvent actuellement en phase de négociation. La SNCB prévoit de débiter les travaux avant l'été 2025. Il n'y a pas de responsabilité spécifique. Les infiltrations sont dues à la vétusté du système d'étanchéité placé sous les escaliers, qui doit donc être remplacé.

La SNCB procèdera aux travaux et ne se tournera pas vers l'État pour leur prise en charge.

24.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour cette réponse précise.

J'espère que notre gare de Bruxelles-Luxembourg pourra retrouver toute sa superbe assez rapidement car notre transport ferroviaire, c'est aussi pouvoir passer par des gares agréables. On se réjouit que cela avance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les poursuites éventuelles dans le dossier de la gare de Mons" (56002934C)

25 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De eventuele vervolgingen in het dossier over het station Bergen" (56002934C)

25.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, la nouvelle gare de Mons a été inaugurée en ce mois de janvier 2025.*

Elle a fait l'objet de plusieurs polémiques, notamment au regard de son coût final et au mode d'attribution des marchés publics, qui a été étudié par un rapport de la Cour des Comptes à la demande de notre Parlement.

Maintenant qu'elle a été inaugurée, la question d'éventuelles poursuites sur le plan civil au regard notamment des constats posés par la Cour des Comptes se pose.

D'où mes questions, monsieur le ministre:

Avez-vous, ou la SNCB, été informé d'une procédure judiciaire entamée relativement à ce dossier?

Si ce n'est déjà fait, envisagez-vous de saisir la Justice d'une plainte, sur la base des éléments en votre connaissance ou du rapport de la Cour des Comptes?

Quel que soit votre choix, positif ou négatif, quels sont les arguments qui vous y ont conduit?

25.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chère collègue, pour cette question.

Il convient de répéter que ce projet, bien qu'important, est un héritage du passé qui ne répond plus aux actuels critères conceptuels de gestion, de gouvernance et budgétaires du gouvernement et de la SNCB.

Tous les éléments se trouvent dans le dossier qui a été remis à la Cour des comptes en 2022 dans le cadre de l'enquête qu'elle a diligentée à la demande du Parlement fédéral sur la modernisation et l'aménagement du site et des bâtiments de la gare de Mons. Ni la SNCB, ni moi-même, n'avons été directement informés de la procédure juridique. Nous l'avons appris par voie de presse. Ce lundi encore, le procureur du roi de Mons-Tournai a confirmé qu'il y avait bien une information sur la gare de Mons et que le parquet s'intéressait déjà au dossier. Je souligne qu'il s'agit d'un dossier extrêmement technique et que l'objectif est de déterminer, au-delà du facteur temps, si oui ou non, des infractions ont été commises dans la gestion du dossier et si ces éventuelles infractions sont susceptibles de faire l'objet de poursuites. Il y a également lieu d'examiner les éventuels délais de prescription.

Le procureur du roi n'a pas souhaité donner d'autres détails à ce stade sur l'évolution du dossier d'information. Par conséquent, étant donné que cette affaire est traitée par le SPF Justice, je m'abstiendrai également de tout autre commentaire par respect pour la séparation des pouvoirs dans ce pays, principe que vous connaissez bien.

25.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour votre réponse.

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

26 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsel" (56002937C)

26 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La diminution de l'offre de trains à Mortsel" (56002937C)

26.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Met het nieuwe treinaanbod schrapt de NMBS in december een van de vier treinen tussen Antwerpen en Brussel. Het gevolg zijn elke ochtend overvolle treinen en overvolle perrons, zelfs in Antwerpen. Daar zouden dus heel wat vouchers per dag kunnen worden uitgedeeld.

Mijn vraag gaat meer specifiek over Mortsel, want daar komt de beslissing natuurlijk nog harder aan. De trein die geschrapt werd, is namelijk een van de twee treinen die elk uur in Mortsel richting Brussel vertrokken. Mortsel is de dichtstbevolkte stad van Vlaanderen. Die stad werd dus in december op één trein per uur gezet.

Dat heeft uiteraard grote gevolgen voor iedereen die daar woont, elke pendelaar en elke student. Die gevolgen zijn duidelijk merkbaar. 900 treinreizigers hebben bijvoorbeeld een 'valentreinskaart' naar mevrouw Dutordoir gestuurd om te vragen om opnieuw een extra trein in te laten. Ook het gemeentebestuur is in gang geschoten. Het heeft unaniem een motie goedgekeurd om het treinaanbod terug te herstellen. Dat wordt getrokken door onze groene burgemeester ter plaatse, maar hij krijgt ook de steun van de gemeentes rond Mortsel, namelijk Edegem, Hove en Boechout. Dat is niet toevallig, want Mortsel is niet alleen voor Mortsel een belangrijk treinstation, maar eigenlijk voor de hele dichtbevolkte regio, die heel dichtbevolkte zuidrand. Net daarom is het zo belangrijk om dat aanbod terug te herstellen.

In die motie worden twee belangrijke zaken gevraagd. De eerste vraag is uiteraard om zo snel mogelijk opnieuw twee treinen per uur te laten stoppen in Mortsel-Oude-God. Zij mikken ten laatste tegen de dienstregeling van 2026, dus december 2026. Ze geven ook aan dat er een snellere tussentijdse oplossing is. Vandaag passeert er immers een trein in Mortsel-Oude-God die van Antwerpen naar Mechelen rijdt. Die zou dus daar kunnen stoppen. Als de deuren daar zouden openen, zouden heel wat treinreizigers gebruik kunnen maken van die trein. Dat biedt dan een oplossing, want dan hebben ze via een overstap een inferieure oplossing. Dan hebben ze echter wel een oplossing om meer treinen te hebben en om opnieuw met twee treinen per uur richting Brussel te gaan. Dat is dus hun tweede

vraag.

Dat zijn zeer pertinente vragen. Een vraag om op een iets langere termijn de treinverbinding te herstellen en een vraag om op korte termijn ervoor te zorgen dat de treinreiziger vanuit Mortsel op een deftige manier in Brussel geraakt.

26.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, dat zijn inderdaad pertinente vragen. De NMBS erkent de opmerkingen van sommige klanten over de huidige reiservaring tussen Antwerpen en Brussel. Ze heeft in dat verband al meerdere keren overleg gehad met haar belangrijkste stakeholders.

We willen graag uitleggen waar we momenteel staan. In de richting van Antwerpen moet al het treinverkeer van lijn 25 en lijn 25N over één spoor het station van Mechelen passeren, wat neerkomt op tien rijpaden per uur. Een studie van Infrabel heeft echter aangetoond dat binnen de huidige dienstregeling en door beperkingen door werken in onder andere Mechelen, tien rijpaden niet mogelijk zijn op lijn 25. Daar is dus een capaciteitsprobleem met de spoorinfrastructuur.

In april 2024 heeft de NMBS rijpaden aangevraagd voor vier binnenlandse IC-treinen, de IC Brussel-Rotterdam, de Eurocity en de nieuwe Eurocity Direct. In augustus bleek echter, na analyse van de aanvraag van de in België actieve treinoperators, dat er een conflict ontstond tussen het rijpad van IC22 en de internationale trein van Eurostar.

De arbitrageprocedure van Infrabel verloopt als volgt. Elke treinoperator bestelt in april van jaar X alle gewenste rijpaden bij Infrabel voor het jaar X plus 1. Tussen april en augustus van jaar X onderzoekt Infrabel of de aanvragen conform zijn en of er geen concurrerende aanvragen zijn. Bij concurrerende aanvragen start Infrabel een coördinatieprocedure en stelt alternatieve rijpaden voor. Als er geen oplossing wordt gevonden, weegt Infrabel de concurrerende aanvragen tegen elkaar af en wijst capaciteit toe op basis van prioriteitsregels.

Als gevolg van die arbitrageprocedure heeft de NMBS de gevraagde rijpaden voor de IC22 niet gekregen. De NMBS heeft de inzet van sneller materieel voor de IC22 bekeken, maar beschikt over onvoldoende Desiro-motorstellen. Zelfs met sneller materieel en het schrappen van haltes konden geen werkbare rijpaden heen en terug voor de IC22 worden verkregen.

Naast de NMBS zijn nog andere treinoperators actief op de spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen. Zonder infrastructuurupgrades zullen bijkomende aanvragen leiden tot meer conflicten en coördinatieprocedures, met mogelijk negatieve gevolgen voor het binnenlandse treinaanbod of andere operators. Daarom blijven we bij Infrabel en de overheid aandringen op investeringen in spoorinfrastructuur om de modal shift naar binnenlands en internationaal treinverkeer te bevorderen.

Op uw specifieke vraag naar een bijkomende stop in Mortsel-Oude-God laat de NMBS me weten dat het niet mogelijk is IC08 Antwerpen-Centraal-Brussels Airport-Leuven-Hasselt een bijkomende stop te geven in Mortsel-Oude-God zonder conflicten te veroorzaken.

Ten eerste is er het drukke treinverkeer ter hoogte van Brussels Airport, wat het niet mogelijk maakt om daar wijzigingen aan de dienstregeling aan te brengen.

Ten tweede is er ter hoogte van Antwerpen-Centraal en het uitwijkpunt Luchtbal, ten noorden van Antwerpen-Centraal, ook geen ruimte om wijzigingen toe te laten, dit door de reeds strakke opeenvolging van IC05 Antwerpen-Centraal-Charleroi-Central, IC08 Antwerpen-Centraal-Hasselt en S32 Essen-Antwerpen-Puurs. IC08 moet bij aankomst in Antwerpen-Centraal uitwijken naar Antwerpen-Luchtbal om perroncapaciteit vrij te maken voor de andere treinen in Antwerpen-Centraal.

Ook deze dienstregeling kan niet aangepast worden zonder kruisingen te creëren op lijn 12 Antwerpen-Essen. De beschikbare tijd voor het uitwijken van IC08 is vandaag reeds het uiterste minimum.

26.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik begrijp dat dit antwoord voor een stuk voorbereid is door de NMBS. Ik vind het op zich pijnlijk dat de NMBS het blijft herhalen. Ook in de kranten zegt ze vaak dat het niet haar schuld is en dat het bij de toekenning van de rijbanen door Infrabel fout is gelopen.

Het is natuurlijk fout gelopen op het moment dat de NMBS ervoor gekozen heeft samen met de NS een Eurocity Direct in te leggen, waardoor de rijbanen verschoven zijn. De NMBS heeft dat ook erkend in de hoorzitting. In de hoorzitting is letterlijk gezegd dat men heeft gekozen voor die Nederlandse Eurocity Direct, goed wetende dat er een capaciteitsprobleem is. Dat is dus een bewuste keuze. Dan heeft men gezegd: we moesten wel, voor Nederland. Nee, ook dan waren er mogelijkheden genoeg om het uit te stellen tot na de werken in Mechelen. Die opties waren er. De NMBS had die hefboomen in handen, maar ze heeft ervoor gekozen dat niet te doen.

Wie is daar het slachtoffer van? De binnenlandse reiziger.

Begrijp me niet verkeerd. Ik zal altijd pleiten voor meer internationaal treinverkeer. Maar niet ten koste van zoveel binnenlandse reizigers. Dan moet er toch naar oplossingen gezocht kunnen worden.

Die Eurocity Direct stopt in Nederland wel in verschillende stations. Niet in België, wel in Nederland. Een reden te meer waarom ik echt geloof dat de NMBS zich zwaar heeft laten rollen en dat de binnenlandse reiziger daar de dupe van is.

Ik hoop echt, mijnheer de minister, dat u dit ter harte neemt en dat u mee op zoek gaat naar een oplossing. Ik kan niet oordelen of die trein wel of niet zijn deuren kan openen, maar ik hoop echt dat er een creatieve oplossing gezocht wordt op korte termijn en dat er ook gezocht wordt naar een manier om het op lange termijn opnieuw mogelijk te maken dat er vier treinen per uur tussen Antwerpen en Brussel rijden.

De NMBS zegt daar zelf over dat dat noodzakelijk is. Dat is als voorwaarde opgenomen in het openbaredienstcontract. Van die vier treinen zouden er twee in Mortsel moeten stoppen. Ook dat is opgenomen in het openbaredienstcontract. Het is heel belangrijk om daar meer werk van te maken en ik hoop dat u meer druk zult zetten op de NMBS om haar beloftes uit het beheerscontract ten aanzien van zoveel reizigers waar te maken. De dichtstbevolkte stad van Vlaanderen verdient een betere dienstverlening dan één trein per uur richting Brussel. Ik vermoed dat u het met me eens bent wanneer ik zeg dat drie treinen tussen Antwerpen en Brussel veel te weinig is. Ik hoop dat u bij de NMBS op tafel zult kloppen wat dit betreft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 56003078C, n° 56003083C, n° 56003085C et n° 56003087C de M. Cornillie sont reportées.

27 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Misbruiken en overtredingen door rij scholen" (56003184C)

27 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les abus et infractions commis par des auto-écoles" (56003184C)

27.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Recent heeft Testaankoop een onderzoek uitgevoerd naar de algemene voorwaarden van dertien rij scholen in België. De resultaten waren verontrustend, met wijdverspreide misbruiken en zelfs overtredingen van de wet bij alle onderzochte rij scholen.

Naar aanleiding hiervan heb ik de volgende vragen:

- 1. Testaankoop heeft voorstellen gestuurd naar de FOD Mobiliteit en de federale en regionale ministers van Mobiliteit om leerling-bestuurders beter te beschermen. Kunt u toelichten welke specifieke voorstellen Testaankoop heeft gedaan?*
- 2. Hoe bent u van plan te reageren op deze voorstellen? Welke concrete maatregelen overweegt u om de bescherming van leerling-bestuurders te verbeteren?*
- 3. Het is zorgwekkend dat deze problematiek zo wijdverspreid lijkt te zijn in de sector. Waarom heeft de FOD Mobiliteit deze situatie niet eerder opgemerkt of aangepakt? Welke stappen zult u ondernemen om de controle en het toezicht op rij scholen te verbeteren?*
- 4. Gezien de ernst van de situatie, met rij scholen die zelfs bij overlijden van een leerling-bestuurder lesgeld blijven eisen, lijkt onmiddellijke actie noodzakelijk. Wat is uw tijdlijn voor het aanpakken van deze problemen?*

Ik kijk uit naar uw antwoorden en de acties die u zult ondernemen om de belangen van leerling-bestuurders te beschermen en de integriteit van de rijsschooleducatie in België te waarborgen.

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, met betrekking tot uw vragen een, twee, drie en vier moet ik u eraan herinneren dat de gewesten sinds de zesde staatshervorming bevoegd zijn voor de organisatie, de goedkeuring en de controle van de erkende rijsscholen. De federale overheid komt niet langer tussen in het beheer of de controle van de rijsscholen. U richt zich daarom best tot de gewesten.

Bovendien hebben sommige gewesten sinds de regionalisering specifieke eisen ingevoerd, met name met betrekking tot de opleidingen van begeleiders van kandidaat-bestuurders voor de toegang tot het praktijkexamen.

Op uw eerste vraag, volgens de informatie van Testaankoop werden bij sommige van de onderzochte rijsscholen misbruiken vastgesteld met betrekking tot hun algemene voorwaarden, met name met betrekking tot de administratieve kosten, die niet worden gespecificeerd, noch wanneer ze moeten worden betaald, noch waarom, en die disproportioneel zouden zijn. Ook het annuleringsbeleid zou te wensen overlaten. Het annuleren van lessen zou quasi onmogelijk zijn, zelfs in geval van overmacht. Voorts zouden lessen automatisch worden geannuleerd als een leerling te laat voor een afspraak is. Ten slotte zouden de onderzochte rijsscholen zich niet houden aan de regels inzake gratis herinneringen die gelden bij een laattijdige betaling en zouden tarieven eenzijdig worden gewijzigd.

Om te weten of het daadwerkelijk over juridisch misbruik gaat, nodig ik u uit om contact op te nemen met de minister van Consumentenbescherming.

Voor uw vragen twee, drie en vier zijn de gewesten bevoegd. Ik raad u aan om de betrokken gewestelijke diensten te contacteren.

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

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

28 Questions jointes de

- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale)** sur "**La lettre des forces vives carolos pour une meilleure connexion ferroviaire**" (56003146C)

- **Roberto D'Amico à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale)** sur "**La liaison ferroviaire Charleroi-Bruxelles**" (56003182C)

28 Samengevoegde vragen van

- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "**De brief van de maatschappelijke actoren van de regio Charleroi voor een betere treinverbinding**" (56003146C)

- **Roberto D'Amico aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "**De treinverbinding Charleroi-Brussel**" (56003182C)

28.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, depuis des années, notre réseau ferroviaire est sous-financé et cela se ressent. Les trajets en train sont parfois longs voire très longs. Les usagers qui font le voyage entre Charleroi et Bruxelles – je parle notamment pour moi – passent ainsi une heure dans le train, pour seulement 50 km, ce qui signifie deux heures de transport par jour pour se rendre au travail, soit autant de temps en moins pour la vie de famille, les différentes obligations ou les loisirs.

On aurait pu s'attendre à ce que ce temps de trajet diminue au travers des décennies, mais il n'en n'est rien. En 2025, on met autant de temps à faire Charleroi-Bruxelles qu'en 1920. Pourtant, si on rendait cette liaison plus rapide, tout le monde y gagnerait. Les gens auraient plus de temps pour eux. Il y aurait moins de voitures sur les routes, donc moins d'embouteillages, et on renforcerait l'attractivité de Charleroi.

Monsieur le ministre, que faites-vous pour renforcer la ligne Charleroi-Bruxelles en transport en commun? Que faites-vous pour rendre le trajet en train plus court?

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur D'Amico, les temps de parcours sont liés à la vitesse commerciale de la ligne, à la politique d'arrêt de l'exploitant ferroviaire, à la densité et à l'hétérogénéité du trafic – mélange de trains lents et rapides – sur une même voie. Les temps de parcours constituent un élément parmi d'autres (prix, qualité de l'offre, sécurité et confort) de la satisfaction des clients finaux.

En cas de travaux, comme sur la ligne 124, la vitesse commerciale de la ligne peut aussi être diminuée afin d'assurer la sécurité du personnel et des circulations.

En 2011, le temps de parcours était entre Charleroi et Bruxelles-Midi d'environ 46 minutes. À partir de 2013, d'une part, à la suite du nouveau plan de transport de la SNCB avec entre autres une nouvelle politique d'arrêt des trains IC et, d'autre part, avec les travaux de mise à quatre voies de la ligne dans le cadre du RER, le temps de parcours entre Charleroi et Bruxelles est passé progressivement à 53 minutes.

Le temps de parcours actuel entre Charleroi et Bruxelles-Midi est de 51 minutes. Il a été optimisé autant que faire se peut compte tenu d'une adaptation de la politique d'arrêt et du type de matériel qui, l'un comme l'autre, restent des priorités de la SNCB. Le temps de parcours actuel de 51 minutes pourra être réduit à 47 minutes dès la suppression des minutes "travaux" nécessaires à la bonne exécution des travaux du RER – donc à la fin desdits travaux. Il pourrait éventuellement passer à 45 minutes en revoyant la politique d'arrêt de la SNCB par la diminution du temps d'arrêt dans certaines gares et/ou par la suppression de certains arrêts commerciaux pour certains types de trains du ressort unique d'opérateurs ferroviaires.

Le reste du temps pourrait théoriquement être gagné dans une homogénéité de la circulation et une uniformité du matériel roulant ainsi que par une augmentation de la vitesse commerciale de la ligne, pour autant que les quatre voies du RER soient en service dans leur globalité, c'est-à-dire entre Moensberg et Nivelles. Il faudrait alors encore examiner s'il est possible de résoudre d'éventuels conflits avec d'autres trains sur le réseau que ce changement d'horaire pourrait provoquer. En d'autres termes, ce n'est pas simple!

28.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Merci monsieur le ministre, mais les temps que vous m'avez donnés sont vraiment théoriques car je fais trois fois par semaine Charleroi-Bruxelles et je n'ai jamais mis 45 minutes, même jusqu'à la gare du midi. Il y a donc moyen d'améliorer puisqu'entre Bruxelles et Gand, donc pratiquement la même distance, ils mettent la moitié du temps. Il y a moyen de raccourcir ce temps précieux pour tout le monde. On attend le RER – je ne sais pas pour quand – et on attend d'autres mesures qui visent à améliorer la qualité et le temps.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité de la gare de Welkenraedt avant 2032" (56003157C)

29 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van het station Welkenraedt tot 2032" (56003157C)

29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la SNCB vient d'annoncer que les ascenseurs pour permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'accéder aux quais de la gare de Welkenraedt ne seraient pas installés avant 2032!

Vous comprendrez la sidération des habitants, des acteurs locaux dans le coin de Welkenraedt qui ne comprennent pas pourquoi ces investissements ne peuvent pas être réalisés plus tôt. En effet, la raison invoquée pour ces délais est que les quais, refaits récemment, ont été construits 30 cm trop bas. C'est dommage!

Monsieur le ministre, comment une telle erreur a-t-elle pu être commise aujourd'hui? À combien s'élevait le montant de ces travaux? Quel serait le montant nécessaire pour réaliser l'installation de ces ascenseurs dans des délais plus raisonnables? Plus globalement, quelle est la stratégie en matière d'accessibilité de la SNCB? Pourrait-il y avoir d'autres solutions pour débloquer la situation avant 2032?

Actuellement, l'accessibilité aux trains est hyper-problématique. Les PMR sont obligées de faire des réservations plus de 48 heures à l'avance. Il n'est pas normal quand on est en chaise roulante de ne pas pouvoir monter dans un train pour se rendre à la mer ou rendre visite à un ami et de devoir le prévoir deux jours à l'avance. C'est inadmissible quand on sait que des travaux ont eu lieu et que les PMR vont devoir en payer le prix.

Monsieur le ministre, quelles solutions seront-elles mises en place?

29.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, les travaux de rénovation des quais en gare de Welkenraedt datent de la période 2006-2009. Ils ont été réalisés par Infrabel selon les règles PMR en application à cette époque à la hauteur standardisée de 55 cm par rapport au rail. Entre-temps, depuis 2018, la seule hauteur standardisée est fixée à 76 cm.

La SNCB et Infrabel ont élaboré un plan 2023-2032 pour améliorer l'accessibilité autonome des quais. Ce plan est repris dans les contrats de gestion 2023-2032 des deux entreprises. L'objectif est de disposer de 176 gares accessibles en autonomie fin 2032 et d'ainsi couvrir les besoins en accessibilité des deux tiers des voyageurs montés.

L'accessibilité de la gare de Welkenraedt n'est pas reprise dans les contrats 2023-2032 tels qu'approuvés par le gouvernement en décembre 2022.

La SNCB estime l'intervention pour l'installation d'ascenseurs, le rehaussement des quais à 76 cm et leur définition à 5 millions d'euros.

Pour ce qui est de la politique à l'égard des PMR et des temps de réservation, j'ai répondu plus tôt très spécifiquement à une question. Je vous renvoie à la réponse.

29.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Même si je sais que ce n'est pas de votre faute, il est quand même extrêmement problématique de devoir attendre au plus tôt 2032, si j'entends bien, pour que l'accessibilité de la gare de Welkenraedt, qui est une gare avec un rayonnement très important en communauté germanophone, soit réalisée. Ce n'est pas acceptable.

Dès lors, si en effet l'installation d'ascenseurs coûte cher, même si je pense qu'au regard des budgets de la SNCB, c'est quelque chose qu'on pourrait se permettre – c'est un choix politique –, d'autres solutions pourraient-elles être envisagées afin d'améliorer l'accessibilité de cette gare? Nous ne pouvons pas laisser les usagers dans cette situation pendant encore toutes ces années.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'opérationnalité des alcolocks dans les véhicules" (56003173C)

30 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De plaatsing van een alcoholslot" (56003173C)

30.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, au départ, ma question s'adressait à votre prédécesseur. Quelle ne fut pas ma joie de découvrir dans l'accord de gouvernement qu'on envisageait d'imposer les alcolocks aux récidivistes. Mes questions portaient plutôt sur des chiffres.

Les alcolocks, imposés depuis 2018 à certains conducteurs récidivistes, contribuent à réduire les risques d'alcoolémie au volant, mais leur déploiement soulève des questions pratiques.

Monsieur le ministre, combien d'alcolocks ont été installés depuis 2018 et combien sont actuellement en usage? Quels retours avez-vous sur leur efficacité quant à la réduction des récidives? Quels sont les principaux obstacles identifiés (coût, maintenance, sensibilisation) dans leur déploiement? Quelles solutions y apporterez-vous?

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Dufrane, voici d'abord le nombre d'éthylotests

antidémarrage, dits "alcolocks", installés annuellement depuis 2018. En 2018: 9; en 2019: 165; en 2020: 603; en 2021: 863; en 2022: 957; en 2023: 1 009; en 2024: 1 282. En 2024, un total de 2 518 personnes conduisaient avec un éthylotest antidémarrage et étaient suivies par les programmes d'encadrement.

Ensuite, l'éthylotest antidémarrage a un effet clairement positif sur la sécurité routière tout au long de la durée du programme, en permettant de réduire le risque de récidive d'au moins 75 %. Certaines études internationales montrent que, même après la période d'éthylotest antidémarrage, le changement de comportement peut durer si la personne a été suivie pendant cette période. Cela montre l'importance d'un accompagnement psychologique abordant les causes de la consommation problématique d'alcool dans la contribution à un changement durable du comportement et à la réduction de la récidive, car autrement l'effet serait limité à la période durant laquelle l'éthylotest antidémarrage a été installé.

Une étude récente menée aux Pays-Bas a également relevé cet effet après le retrait de l'appareil en montrant que la participation à un programme d'encadrement réduit de moitié le risque de récidive. Ces sources sont issues de l'institut Vias et datent de 2023.

Pour votre troisième question, l'obstacle principal est constitué par le coût élevé d'un appareil, de son installation et du programme d'encadrement. Le même problème se pose dans d'autres pays appliquant l'éthylotest antidémarrage, à la différence que les amendes prononcées, souvent avec sursis, par les juges belges sont relativement basses par rapport à celles prononcées dans d'autres pays.

Cela accentue le contraste de prix entre une amende classique et un éthylotest antidémarrage chez nous.

Pour faire face aux coûts élevés, le législateur belge a prévu que les juges puissent autoriser la déduction de tous les frais d'éthylotest antidémarrage de l'amende, ce qui est unique en Europe.

La personne condamnée à un éthylotest antidémarrage peut choisir de ne plus conduire pendant la durée de l'éthylotest antidémarrage, et donc utiliser les transports en commun ou sa bicyclette pour se déplacer. Si, au contraire, elle veut profiter de l'avantage de continuer à conduire et opte pour l'éthylotest antidémarrage, elle a la possibilité de payer le programme d'encadrement de manière échelonnée.

Il est également intéressant pour une personne condamnée de se renseigner sur le marché, car certains fabricants d'éthylotests antidémarrage les louent, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'acheter l'appareil à un prix élevé.

Pour ceux qui souhaitent acheter l'appareil, il existe en Belgique un marché d'occasion florissant pour les éthylotests antidémarrage, même s'il doit toujours être recalibré pour chaque nouvel utilisateur.

À l'issue du programme d'encadrement, certains participants choisissent à titre préventif de continuer à conduire avec l'éthylotest antidémarrage, tandis que d'autres le revendent. L'éthylotest antidémarrage existe dans notre pays depuis 16 ans, ce qui nous permet de disposer d'un système mature, considéré à l'étranger comme une bonne pratique.

Par exemple, la législation a été renforcée en 2018 et un marché ouvert est apparu au fil des ans avec plusieurs instances d'encadrement et centres de services agréés, avec des établissements répartis dans tout le pays, ainsi que plusieurs modèles de dispositifs homologués.

Si, grâce à l'éthylotest antidémarrage, nous parvenons à permettre à des personnes qui ont été prises au volant avec un taux d'alcoolémie important de prendre part à la circulation en toute sécurité, nous économisons potentiellement le coût énorme des accidents mortels ou entraînant des blessures graves.

30.03 **Anthony Dufrane (MR):** Monsieur le ministre, merci pour ces réponses plus que complètes et très encourageantes pour l'avenir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56003187C de M. Cornillie est reportée.

31 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wantoestanden bij NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56003256C)**

31 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les irrégularités chez Ypto, une filiale de la SNCB" (56003256C)**

31.01 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Ypto, de IT-dochtermaatschappij van de NMBS, kwam reeds meermaals negatief in het nieuws. In 2023 gaf dat aanleiding tot het stellen van heel wat vragen over de toekenning van lucratieve Consultancy-opdrachten aan het IT-bedrijf van de Dhr. Aghassi, een persoonlijke vriend van NMBS-CEO Sophie Dutoir.

Ondanks het veelvuldig aandringen voor antwoorden op de gestelde vragen verkoos de NMBS geen duidelijkheid te verschaffen door te verwijzen naar het feit dat Ypto geen administratieve overheid zou zijn en dus bijgevolg niet onderworpen werd aan de Wet op Openbaarheid van Bestuur van 11 april 1994.

Intussen maakte een onderzoek van het Rekenhof duidelijk dat Ypto structureel de regels rond overheidsaانبestedingen niet volgt. Zo blijkt Ypto gebruik te maken van een lijst van voorkeursondernemingen om mee samen te werken, waardoor andere bedrijven geen gelijke kansen kregen om mee te dingen op de opdrachten van Ypto. Verder werden ook opvallend verkeerde inschattingen gemaakt van kosten waarbij in één geval zelfs het dubbele gefactureerd werd van wat op de bestelbon werd aangegeven.

Eveneens werden bepaalde bestelbonnen automatisch meermaals vernieuwd. In één geval gebeurde dit zelfs 24 keer. Op die wijze werden opdrachten kunstmatig opgesplitst waardoor bedragen lager leken.

Heeft de minister kennis van de vaststellingen die het Rekenhof bij Ypto deed? Wat is zijn reactie daarop?

Vindt de minister het prima dat verantwoordelijken voor de wansmakelijke toestanden die plaatsvonden bij de NMBS-dochteronderneming Ypto niet geduid worden en buiten schot blijven?

Hecht de minister veel geloof aan de aankondiging van de NMBS om de wantoestanden bij Ypto aan te zullen pakken?

31.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, met het *Onderzoek van de naleving van de overheidsopdrachtenregelgeving via een selectie van uitgaven* toetste het Rekenhof concreet de rechtmatigheid van een selectie van overheidsopdrachten in opdracht van de FOD Economie, de federale politie, het SCK CEN, de FOD WASO, Beliris, Ypto, TUC RAIL en Infrabel. De resultaten van dit onderzoek werden op 24 januari 2025 door het Rekenhof publiek gemaakt. Enerzijds erkende het Rekenhof de inspanningen en maatregelen die Ypto reeds heeft gedaan en genomen om zijn interne werking en aanbestedingsprocessen in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Anderzijds formuleert het ook een reeks aanbevelingen tegenover IT-dochteronderneming Ypto. Ypto en de NMBS onderschrijven volledig de aanbevelingen van het Rekenhof en hebben niet gewacht op het verslag om verbeteringen uit te werken.

In de afgelopen twee jaar heeft Ypto maatregelen ter versterking van zijn aankoopproces effectief uitgerold, zoals toegelicht in het eerste deel van mijn antwoord. Het actieplan dat Ypto had toegezegd uit te voeren op de korte termijn werd intussen geïmplementeerd. De overige maatregelen en aanbevelingen zullen ook volgens een strikte timing worden afgerond. Er is een driemaandelijks opvolgingsrapport ten behoeve van het auditcomité van de NMBS met betrekking tot dit punt. Ook zal de *procurement board* van de NMBS, die toezicht houdt op de naleving van de openbare aanbestedingsverplichtingen, tijdens het hele aankoopproces nu een bredere rol krijgen en de aankopen van Ypto bestrijken. De NMBS zal Ypto ondersteunen bij de uitvoering van het actieplan, dat ook aan het Rekenhof is bezorgd.

Twee weken geleden heeft een ontmoeting plaatsgevonden tussen het Rekenhof, de NMBS en Ypto, waarbij het Rekenhof heeft gesteld binnen twee tot drie jaar een opvolgingsaudit te zullen organiseren.

De NMBS en Ypto verwelkomen dit initiatief.

31.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, er is hier al veel over gezegd. Het is een behoorlijk frustrerend dossier en ik was zeer verontwaardigd over het rapport van het Rekenhof. De bal is aan het rollen is gegaan door het uitstekende werk van een journalist, Jeroen Bossaert van *Het Laatste Nieuws*, die naar aanleiding van de consultancyopdrachten die aan het IT-bedrijf van de heer Aghassi waren toegewezen een artikel heeft geschreven in de krant.

Er was daar toen heel wat heisa rond en ik heb daar veel vragen over gesteld, maar tot mijn grote frustratie kreeg ik daar geen antwoorden op. Waarom kreeg ik daar geen antwoorden op? Dat was zo omdat het ICT-gebeuren is ondergebracht bij Ypto. Ypto is een dochtermaatschappij, maar valt niet onder de wet betreffende de openbaarheid van bestuur.

In feite komt het erop neer dat zodra er iets aan de hand is, er een dochtermaatschappij wordt opgericht en een bepaald segment van het beleid daaronder wordt geparkeerd. Dan kan een parlementslid daar nog amper dingen over te weten komen. De vragen die ik hier stelde, zowel mondeling als schriftelijk, bleven bijna allemaal onbeantwoord of werden naast de kwestie beantwoord. Dat is heel frustrerend, zeker als men moet vaststellen dat zoveel jaar later het Rekenhof een rapport uitbrengt waaruit blijkt dat er weliswaar stappen vooruit zijn gezet – het zou er nog aan mankeren –, maar dat er toch nog heel wat zaken fout lopen. Zo is er bijvoorbeeld een lijst met voorkeursondernemingen of worden bestelbonnen tot 24 keer hergebruikt en telkens vernieuwd, een techniek die bij wel meer openbare besturen gehanteerd wordt. Dat is allemaal ongelooflijk frustrerend.

Nu krijgen we te horen dat de NMBS zus en zo zal doen, toezicht zal houden enzovoort, maar het zijn net de mensen van de NMBS die in die dochterondernemingen zitten, onder andere bij Ypto. Net zoals in het rapport over het station van Bergen met Eurogare en de raad van bestuur, heeft men hier precies diezelfde constructie, met allemaal mensen met een dubbele pet.

Ik ben daar zeer kritisch over en heb er heel weinig vertrouwen in, maar we zullen ongetwijfeld moeten afwachten hoe de zaken evolueren en of er nog beterschap komt.

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

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het spoorvervoer in het Kristalpark te Lommel" (56003258C)

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transport ferroviaire dans le Kristalpark à Lommel" (56003258C)

32.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Glasproducent Ciner Glass bouwt een nieuwe fabriek op het industrieterrein Kristalpark in Lommel. Voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten denkt het bedrijf aan het opnieuw in gebruik nemen van een bestaand overslagstation. Ook andere bedrijven zijn daarin geïnteresseerd. Infrabel zou een studie opgestart hebben om de mogelijke heringebruikname van het overslagstation te onderzoeken.

Wat is de vooropgestelde timing voor de studie die door Infrabel wordt uitgevoerd? Zal de studie tegen eind dit jaar afgerond zijn? Welke actoren worden door Infrabel betrokken bij de uitvoering van hun studie? Wordt er ook overleg gepleegd met de stad Lommel en de Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM) die de eigenaars zouden zijn van de spoorkade? Zullen de resultaten van de studie integraal beschikbaar worden gesteld voor de leden van de Kamercommissie Mobiliteit? Zo neen, waarom niet?

32.02 Minister Jean-Luc Crucke: In de overeenkomstige technische studie staat dat Infrabel twee jaar de tijd heeft om deze studies af te ronden. Er wordt overleg gepleegd met alle actoren: de LRM, VLAIO en de stad Lommel. Verschillende afdelingen van Infrabel leveren de technische expertise die nodig is om dit project tot een goed einde te brengen. Er is ook een stuurgroep waar Infrabel actief aan deelneemt. De resultaten van deze studies worden in elk geval meegedeeld aan de LRM, VLAIO en de stad Lommel.

32.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel voor uw antwoord.

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

33 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De studie naar het toekomstige spoorexploitatiemodel" (56003262C)

33 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude concernant le futur modèle d'exploitation du rail" (56003262C)

33.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Reeds tijdens de vorige legislatuur startte de FOD Mobiliteit een studie op naar de verschillende mogelijke toekomstige spoorexploitatiemodellen. Intussen heeft de nieuwe arizonaregering aangegeven samen met de spoorbedrijven NMBS en Infrabel te zullen onderzoeken in welke mate het overstappen naar een gecadanceerd aanbod tussen spoorknooppunten naar Zwitsers model realiseerbaar is.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de door de FOD Mobiliteit opgestarte studie naar de mogelijke spoorexploitatiemodellen? Wanneer werd de studie opgestart? Zijn er reeds tussentijdse resultaten/vaststellingen beschikbaar? Wanneer zal deze studie afgerond worden? Zullen de finale resultaten integraal gedeeld worden met de leden van de Kamercommissie Mobiliteit?

In welke mate sluit het aangekondigde onderzoek van de arizonaregering naar het Zwitsers spoormodel aan op de bovenvermelde studie?

Wanneer zal u/de regering-De Wever een definitieve beslissing nemen inzake de keuze voor een bepaald spoorexploitatiemodel?

Welke actoren zullen tijdens het evaluatie/keuzeprocess betrokken worden?

33.02 Minister Jean-Luc Crucke: Om de toekomst van het Belgische spoor voor te bereiden, lanceerde de FOD Mobiliteit eind 2023 een studie naar mogelijke exploitatiemodellen voor het spoor in België op lange termijn. Het doel van de studie is de weg vrij te maken voor een algemene herziening van de gewenste treindienst in 2050. De studie moet het mogelijk maken om duidelijke, gemeenschappelijke doelstellingen voor de NMBS en voor Infrabel op lange termijn vast te leggen met betrekking tot het nationale en internationale reizigers- en goederenvervoersaanbod, door op een coherente manier de nodige investeringen te identificeren die een optimaal gebruik van de middelen en een betere benutting van het net mogelijk maken, om zo tegemoet te komen aan de uitdagingen van de mobiliteit van goederen en personen en tegelijk de doelstellingen inzake klimaat en modal shift te halen.

Die studie, geleid door een stuurgroep en ondersteund door een technisch comité waarvan Infrabel en de NMBS deel uitmaken, onderzoekt de toepassing op het Belgische net van de exploitatiemodellen die in verschillende Europese landen worden gebruikt. De analyse van met name het Zwitserse model, zoals is voorzien in het regeerakkoord van Arizona, en de theoretische toepassing ervan in België, hebben het mogelijk gemaakt om exploitatiescenario's op te stellen waaruit verschillende lessen kunnen worden getrokken.

Door die scenario's te vergelijken aan de hand van een multicriteria-analyse wordt een hybride model bestudeerd dat rekening houdt met de specifieke kenmerken van het Belgische netwerk en met de ambities van de regering op het vlak van het reizigersvervoer, het goederenvervoer en de budgettaire efficiëntie. Op basis van dat exploitatiemodel kan een referentiescenario voor spoorwegexploitatie voor 2050 worden opgesteld, samen met de fasen die nodig zijn voor de invoering ervan. De studie zou afgerond moeten zijn in de zomer van 2025. Zodra de studie klaar is en de belangrijkste resultaten goedgekeurd zijn door de regering, kunnen ze desgevallend worden meegedeeld aan de commissie voor Mobiliteit.

Er dient te worden opgemerkt dat de studie wordt uitgevoerd binnen een specifiek kader, met name om een exploitatiemodel voor de spoorweg te bestuderen dat op lange termijn kan worden overwogen. De

studie gaat niet in op een reeks meer specifieke aspecten, zoals de vereisten voor rollend materieel, personeelskwesties enzovoort. Die aspecten zullen later het onderwerp van specifieke studies moeten uitmaken. Het gaat om een iteratief proces waarvan we ons nu in de eerste fase bevinden, namelijk het vaststellen van doelstellingen door middel van een streefdienstregeling, een instrument met gedeelde ambities.

Op basis van die langetermijnvoorstelling kunnen de implementatie en aanverwante aspecten worden bestudeerd en kan de fasering in detail worden vastgelegd en geanalyseerd.

33.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel natuurlijk veel vragen.

Tijdens de vorige legislatuur gingen wij uit van een aanbodgericht model voor het spoor. Nu zou het meer om een vraaggericht model gaan, waarbij stations en stopplaatsen misschien worden herbekeken.

U hebt echter nu al meer duidelijkheid gegeven dan ik van uw voorganger heb gekregen. U weet immers dat de studie eraan komt tegen de zomer van 2025 en welke aspecten in de studie worden meegenomen. Daar wordt natuurlijk naar uitgekeken.

We kunnen immers blijven bestuderen. Dat gevoel had ik tijdens de vorige legislatuur. Er moet een ei worden gelegd. We moeten vooruit. Immers, ook 2032 en de liberalisering komen dichterbij. Dat is ook nog een grote werf. Het huidige dossier is dat ook. Ik kijk dus uit naar het vervolg.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Nous arrivons à la question n° 56003268C de M. Bayet mais il est absent.

34 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De slechte dienstverlening van de NMBS op de spoorverbinding Waasland-Brussel" (56003280C)
- Frank Troosters aan Vanessa Matz (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid) over "De geschrapte rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel" (56002293C)

34 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB sur la liaison Pays de Waes-Bruxelles" (56003280C)
- Frank Troosters à Vanessa Matz (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "La suppression de la liaison ferroviaire directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (56002293C)

34.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling van de NMBS dienen reizigers uit het Waasland die richting Brussel reizen over te stappen in het station van Dendermonde. Dit geldt voor alle reizigers uit Sint-Niklaas, Lokeren, Belsele, Sinaai en Zele. De rechtstreekse treinverbinding van Sint-Niklaas naar Brussel werd immers geschrapt.

Sinds deze nieuwe dienstregeling zou de aansluiting in het station van Dendermonde op de trein naar Brussel al veelvuldig (ca. 27 keer) gemist zijn. Dit leidde tot een officiële klachtenbrief aan zowel de NMBS alsook aan Infrabel.

Heeft de minister kennis van bovenvermelde slechte dienstprestaties van de NMBS?

Is de minister van oordeel dat de bovenvermelde ondermaatse prestaties van de NMBS bijdragen aan het aantrekkelijk maken van de trein als vervoersmiddel?

Op welke wijze reageren de NMBS en Infrabel op de problemen ter zake en de klachtenbrief die ze ontvingen?

Welke maatregelen zullen er genomen worden opdat het missen van de aansluiting naar Brussel in het

station van Dendermonde in de toekomst vermeden zal worden? Vanaf wanneer zal deze aansluiting gegarandeerd zijn?

Het schrappen van de rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel deed al heel wat stof opwaaien. Heel wat treinreizigers bleken in de problemen te komen om hun aansluiting in Dendermonde tijdig te kunnen halen.

Intussen vond hierover een overleg plaats tussen de stad Lokeren en de NMBS die echter aangaven geen noemenswaardige aanpassingen in hun vervoersplan te zullen doorvoeren tot 2026. De rechtstreekse treinverbinding zal dus niet terugkeren tot en met 2026.

Evalueert de minister het schrappen van de treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel als een stap in de goede richting voor de betrokken treinreizigers? Wordt volgens haar het reiscomfort van de treinreizigers die tot een overstap in het station van Dendermonde gedwongen worden (en hun aansluiting soms missen) verhoogd?

Zal de minister aandringen bij de NMBS om op korte termijn een grondige evaluatie van het schrappen van de rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel te maken en deze analyse publiek te maken? Zo neen, waarom niet?

Op welke wijze vindt de minister het schrappen van de rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel compatibel met zijn doelstellingen om meer mensen tot het nemen van de trein te bewegen?

[34.02] Minister Jean-Luc Crucke: De NMBS volgt sinds 16 december de impact van de wijzigingen in het vervoersplan. Het is echter noodzakelijk om alle effecten gedurende meerdere maanden te bestuderen om een onderscheid te kunnen maken tussen structurele en tijdelijke veranderingen. In dit kader wenst de NMBS na zes maanden een volledige evaluatie uit te voeren van de opsplitsing van de rechtstreekse IC-verbinding Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas. De analyse zal zich richten op de winsten in stiptheid van de twee verbindingen IC26 Kortrijk-Brussel-Dendermonde en S34 Dendermonde-Antwerpen-Berchem, de evolutie van het aantal reizigers aan de hand van de verkoopcijfers, de bezettingsgraad van de treinen en het percentage geslaagde aansluitingen tussen IC26 en S34 in Dendermonde. Op basis van al deze elementen zal de NMBS lessen trekken uit deze wijzigingen in haar exploitatiemodel.

Dit neemt niet weg dat de NMBS op basis van de eerste ervaring aan infrastructuurbeheerder Infrabel heeft gevraagd om te bekijken of de aansluitende treinen dichter bij elkaar kunnen worden gebracht en of er wachttijden kunnen worden ingevoerd. Deze vraag wordt geanalyseerd.

De complexiteit van de rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel ligt in het feit dat de trein in Dendermonde het volledige station moet doorkruisen en daarbij de lijn Gent-Mechelen blokkeert, die zowel door reizigerstreinen als goederentreinen wordt gebruikt. Bovendien kan de trein niet rechtdoor rijden en moet hij in het station van rijrichting veranderen wat een halte van minstens 10 minuten aan het perron veroorzaakt. Deze organisatie, hoewel ze ervoor zorgde dat het Waasland verbonden was met Brussel, was erg kwetsbaar en veroorzaakte talrijke vertragingen op de drie genoemde spoorlijnen.

De wijziging die in december werd doorgevoerd, heeft als doel de beperking te verminderen en zo de stiptheid van de verbinding te verbeteren. Reizigers uit het Waasland kunnen Brussel bereiken via een overstap in Antwerpen-Berchem of in Dendermonde. De reistijd via Dendermonde met overstap is gelijkwaardig aan die van de vroegere rechtstreekse verbindingen.

Ik herinner er ook aan dat sinds december 2024 reizigers op weekdays opnieuw kunnen gebruikmaken van de rechtstreekse piekuurtreinen tussen Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort en Brussel.

[34.03] Frank Troosters (VB): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

35 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dienstregeling van de NMBS tussen Geraardsbergen en Edingen" (56003281C)

35 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les horaires de la SNCB entre Grammont et Enghien" (56003281C)

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

Op 15 december voerde de NMBS een nieuwe dienstregeling in tussen Geraardsbergen en Edingen, een lijn die heel veel scholieren nemen om vanuit de stations van Herne, Tollembeek en Galmaarden naar school te gaan in Geraardsbergen. Leerlingen moeten sindsdien veel vroeger de trein nemen om op tijd op school te zijn en 's avonds moeten ze een uur wachten in het station om terug naar huis te sporen.

Deze gewijzigde vervoersplanning leidde tot heel wat protest bij zowel de plaatselijke schooldirecties alsook bij het stadsbestuur van Geraardsbergen, Pajottegem en Lierde. Er werd lokaal een motie goedgekeurd en er werd een petitie opgestart die meer dan 3.000 handtekeningen telde.

Finaal heeft de NMBS nu de vervoersplanning aangepast door vanaf 10 maart elke weekdag tussen 16u en 18u het treinaanbod uit te breiden.

Op basis van welke criteria was de eerdere beslissing om het vervoersaanbod in te krimpen vanaf 15 december 2024 genomen?

Welke criteria maken plots mogelijk wat eerder niet kon?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, sinds 15 december 2024 is het nieuwe treinaanbod voor 2025 van kracht. Dat betekent een uitbreiding met bijna 2 % ten opzichte van 2024. Dat past binnen de langetermijndoelstelling om tegen 2032 een groei van 10 % te realiseren, zoals is vastgelegd in het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid, door het aanbod geleidelijk uit te breiden binnen de NMBS en de reizigersaantallen met 30 % te laten stijgen tegen 2032. Omdat de NMBS niet op alle momenten beschikt over de spoorcapaciteit die ze wil, waren bij die uitbreiding enkele aanpassingen aan de dienstregeling onvermijdelijk.

Voor onze reizigers rond Geraardsbergen, inclusief scholieren, betekent dat dat de dienstregeling met een halfuur werd verschoven, zoals u aanhaalt. Een extra aanbod was ook geen optie wegens operationele beperkingen. Door positieve evoluties op dat vlak is nu toch een oplossing gevonden voor de specifieke noden van de scholieren en andere reizigers op die momenten.

Vanaf maandag 10 maart 2025 rijden twee extra S5-treinen, namelijk 3366 en 3367, tussen Geraardsbergen en Edingen rond het einde van de schooldag. Daardoor zijn er tussen 15.55 uur en 17.55 uur twee treinen per uur in plaats van een.

Vorige week zijn de burgemeesters van Pajottegem, Geraardsbergen en Edingen op de hoogte gebracht. Zij hebben ook gezorgd voor de verdere communicatie naar de scholen. Er is ook gecommuniceerd in de lokale media.

35.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister.

Ik ben enigszins verbaasd. Er was een probleem en vervolgens werd de dienstregeling aangepast volgens bepaalde criteria die men daarvoor in aanmerking nam. Dat leidde evenwel tot problemen en dan bleek er toch een oplossing te zijn gevonden. Dat maakt me heel blij, maar ik vraag me af op basis van welke elementen u eerst zei dat het niet mogelijk was en dan plots wel. Ik ben in elk geval verheugd over de oplossing en dank u voor uw antwoord.

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

36 Vraag van Frank Troosters aan Vanessa Matz (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en

Wetenschapsbeleid) over "Het misplaatste commerciële initiatief van een treinbegeleider" (56002292C)

36 Question de Frank Troosters à Vanessa Matz (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "L'initiative commerciale déplacée d'un accompagnateur de train" (56002292C)

36.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In december 2024 ontstond er heisa over het feit dat een treinbegeleider de geldende taalregelgeving niet zou gerespecteerd hebben tijdens zijn ambt als treinbegeleider. Op een trein die op dat ogenblik nog in Vilvoorde stond begroette hij de treinreizigers oa. in het Frans. Tegen deze overtreding werd een klacht ingediend bij het Vast Comité van Taaltoezicht dat zich hierover nog moet uitspreken.

Ergerlijk was het feit dat dit taalincident door zowel de vorige minister van Mobiliteit alsook de NMBS-directie werd aangegrepen om te pleiten voor het niet respecteren van de taalregelgeving.

De treinbegeleider in kwestie ontwierp intussen een koffiebeker met verwijzing naar de taalovertreiding die hij maakte en commercialiseert die intussen - met kennis van de NMBS-directie - openlijk.

- 1. Pleit U in uw hoedanigheid van minister van Overheidsbedrijven ook voor het niet respecteren van de geldende taalwetgeving door de NMBS en haar personeel?*
- 2. Vindt U het commercieel exploiteren van een overtreding tegen de taalwetgeving door een treinbegeleider in dienst van een overheidsbedrijf gepast?*
- 3. Hoeveel klachten inzake het overtreden van de taalwetgeving door de NMBS werden er het afgelopen jaar (2024) ingediend? Met welk resultaat? Tot welke beleids- en/of handhavingsmaatregelen heeft dit geleid?*
- 4. Hoeveel keer werd de NMBS door het Vast Comité van Taaltoezicht sinds 2020 op de vingers getikt voor het niet respecteren van de taalwetgeving?*
- 5. Op welke wijze zal de NMBS er zorg voor dragen dat in de toekomst de geldende taalwetgeving binnen haar werking zal gerespecteerd worden?*

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, als overheidsbedrijf is de NMBS onderworpen aan de bepalingen van de wetgeving inzake het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden van 18 juli 1966. Dat is niet betwistbaar, al laat het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht enkele afwijkingen toe.

Om u een idee te geven van het aantal keren dat de taalwetgeving concreet wordt toegepast, de NMBS laat dagelijks tussen de 1.000 en 1.200 treinen rijden tussen Vlaanderen en Wallonië, dat is een op de drie treinen. Meer dan een derde van alle treinen, tussen 1.400 en 1.500, rijdt dagelijks door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In totaal is bijna 50 % van het Belgische treinverkeer interregionaal en meer dan een op de twee reizigers steekt een gewestgrens over. De NMBS vervoert dagelijks ongeveer 900.000 reizigers. In 2024 kreeg haar klantendienst een dertigtal klachten over het vermeend verkeerd gebruik van talen aan boord van haar treinen.

Dat neemt niet weg dat de NMBS de reizigers nog meer centraal wil stellen en haar reizigers correct wil kunnen informeren in meerdere talen, met name voor toeristische bestemmingen. In dat opzicht laat de NMBS me weten dat ze de huidige regelgeving onvoldoende klantgericht vindt. Als we de trein een centrale plaats in ons vervoersmodel willen geven, dan dringt een meer soepele en klantgerichte interpretatie zich op. Een meer klantgerichte interpretatie, al dan niet gepaard gaande met een beperkte dergelijke wijziging van de regelgeving, zou bovendien passen in de evolutie waarbij autonome overheidsbedrijven steeds meer moeten opereren in een geliberaliseerde context. Het is daarbij opportuun dat de NMBS kan werken binnen een level playing field vergeleken met haar concurrenten. Ik zal samen met de NMBS bekijken welke stappen kunnen worden gezet.

Aangaande uw HR-vraag, personeelsleden van de NMBS hebben de mogelijkheid om onder andere professionele activiteiten uit te oefenen zolang die de correcte en veilige uitvoering van hun taak niet in de weg staan, niet tot een belangenconflict leiden, het imago van de NMBS niet schaden en de NMBS niet benadelen.

36.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het is eigenlijk een beetje frappant. Wij hebben

vorige legislatuur vastgesteld dat de NMBS vrij laks of laconiek reageerde wanneer wij spraken over het toepassen van de taalwetgeving. En ja, de NMBS kan vinden wat ze wil en zeggen dat het onvoldoende klantgericht is, maar de wet is wel de wet. Er is een taalwetgeving en die moet worden gerespecteerd. Dat geldt zeker voor een overheidsbedrijf.

Vorige legislatuur hadden we dan ook nog een minister van Mobiliteit die het ook niet zo nauw nam met die wet en eigenlijk een beetje laks was. Het betreft een regelgeving die moet worden toegepast, ook door een treinbegeleider. Of er nu 1.000 of 1.200 treinen van Vlaanderen naar Wallonië over en weer rijden, regels zijn regels en die taalwetgeving moet worden toegepast.

Er was een treinbegeleider die blijkbaar een inbreuk had gepleegd op die regelgeving. Hij kwam ermee weg, tot daaraan toe. Hij vindt het echter ook nog nodig om een mok te commercialiseren over het feit dat hij het reglement bij wijze van spreken heeft overtreden, en dat met medeweten van de NMBS. Ik vind dat bijzonder ongepast.

En als de NMBS echt inzet met klantgerichtheid, zijn er andere werven waarmee ze aan de slag kan in plaats van te spelen met de taalwetgeving.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Legasse n'est pas présent pour poser sa question n° 56003379C.

37 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Vias-onderzoek over het verschil tussen mannen en vrouwen achter het stuur" (56003424C)

37 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude de l'institut Vias sur les différences entre les hommes et les femmes au volant" (56003424C)

37.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u hebt het zelf waarschijnlijk ook wel eens meegemaakt dat wanneer u met een groepje mannen aan de toeg staat, er wat meewarig wordt gedaan over de rijkunsten van de vrouwelijke medemens.

Eigenlijk heeft Vias nu bewezen dat het net andersom is: wij, mannen, moeten allemaal naar onszelf kijken, want tegenovergestelde is waar. Het is natuurlijk jammer dat er op dit ogenblik geen vrouwelijke collega's aanwezig zijn terwijl ik dat zeg, maar de cijfers zijn wel heel opvallend.

In de afgelopen 10 jaar is het percentage nog gestegen. Liefst 80 % van de verkeersdoden bestaat uit mannen. Ook bij de zwaargewonden ligt het percentage mannen aanzienlijk hoger. Nochtans, als men het aantal verkeersongevallen bekijkt, blijkt 'maar' 59 % van alle verkeersslachtoffers een man te zijn. Dat is nog altijd iets meer dan de helft, maar het is een heel ander cijfer dan die 80 % van de verkeersdoden.

Die cijfers komen van Vias. Daaruit blijkt dat de ongevallen waar mannen bij betrokken zijn vaak ernstiger zijn dan de ongevallen met vrouwelijke bestuurders. Ik heb het zelf nog niet meegemaakt. Ik hoop u ook nog niet. Dat zijn natuurlijk algemene cijfers.

Een belangrijke factor blijkt het risicogedrag in het verkeer te zijn. Mannen overschatten zichzelf wat sneller achter het stuur en nemen daardoor meer risico's. Vrouwen rijden daarentegen voorzichtiger, wat prima is voor de verkeersveiligheid.

Dat roept een aantal vragen op. Het is geen evidente studie om mee aan de slag te gaan, maar ik ben toch benieuwd naar de manier waarop we er iets mee kunnen doen, zodat we de verkeersveiligheid hoger op de agenda kunnen zetten.

Ik wil deze vraag als man stellen. Dan zal ik misschien een meer onbevangen antwoord krijgen.

Hoe kijkt u naar die studie? Ziet u bepaalde concrete actiepunten die we kunnen toepassen om de verkeersveiligheid te verhogen en dat specifieke mannenprobleem aan te pakken?

37.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, ik dank u voor deze interessante vraag over de recent door Vias gepubliceerde studie naar de oververtegenwoordiging van mannen onder de verkeersslachtoffers in België.

De Vias-studie brengt een zorgwekkend feit aan het licht. 80 % van de verkeersdoden zijn mannen, een percentage dat de laatste tien jaar gestegen is. Bovendien vertegenwoordigen mannen 67 % van de zwaargewonden, terwijl ze 59 % van alle verkeersslachtoffers uitmaken. Die situatie weerspiegelt een grote blootstelling aan risicogedrag, in het bijzonder te hoge snelheid, alcohol- of drugsgebruik en het niet dragen van de veiligheidsgordel.

De resultaten van deze studie bevestigen de trends die op internationaal niveau zijn waargenomen en onderstrepen het belang van de voortzetting en intensifiëring van preventie- en bewustmakingscampagnes, met name die gericht op mannelijke bestuurders.

Wat betreft de mogelijke acties om de verkeersveiligheid te verbeteren, op basis van deze bevindingen kan een aantal acties worden overwogen om dit sterftecijfer terug te dringen en de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren.

Ten eerste, de intensivering van gerichte bewustmakingscampagnes; het opzetten van specifieke campagnes gericht op mannelijke bestuurders, waarbij de nadruk wordt gelegd op de gevaren van risicovol gedrag en de mogelijke dramatische gevolgen voor hun eigen leven en dat van andere weggebruikers; de deconstructie van bepaalde stereotypen met betrekking tot autorijden en het nemen van risico's, in samenwerking met gedrags- en communicatiedeskundigen.

Ten tweede, een educatieve dimensie, opnieuw vanaf jonge leeftijd; in de lesprogramma's op school een benadering van verkeersveiligheid introduceren die rekening houdt met een gedragsdimensie en een genderverschil in risicoperceptie; jonge mannelijke bestuurders bewust maken van de specifieke risico's die ze lopen zodra ze leren autorijden.

Ten derde, controles en hard optreden tegen risicogedrag opvoeren; de frequentie van alcohol- en snelheidscontroles verhogen, met name op tijdstippen en plaatsen waar overtredingen het vaakst voorkomen; de toepassing van afschrikwekkende sancties voor ernstige overtredingen systematischer maken.

Ten vierde, de invoering van specifieke opleiding en ondersteuning; de ontwikkeling van een verplichte opleiding voor bestuurders die bepaalde overtredingen hebben begaan, zoals te snel rijden, rijden onder invloed of geen veiligheidsgordel dragen, om hen bewust te maken van de gevaren die aan hun gedrag verbonden zijn; experimenteren met programma's voor gedragsondersteuning en samenwerking met psychologen en mobiliteitsdeskundigen om een blijvende verandering in de rijgewoonten aan te moedigen.

Deze verschillende maatregelen maken deel uit van de vastberadenheid van de regering om haar inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid voort te zetten en te versterken. Rekening houden met het risicogedrag en de maatschappelijke factoren die dat beïnvloeden, is essentieel als we het aantal slachtoffers willen verminderen en de doelstelling voor het terugdringen van ernstige en dodelijke ongevallen op onze wegen willen behalen.

Ik dank u voor uw vraag en blijf tot uw beschikking voor alle verdere informatie die u nodig mocht hebben.

37.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we zitten grotendeels op dezelfde lijn als het gaat over sensibilisering. Het is echter belangrijk het onderzoek op die genderkwestie te blijven toespitsen en die in ogenschouw te houden. Na deze studie zal ik dat voor mezelf ook meer doen. Ik wil niet van elke man een boeman maken – dat is uiteraard niet de bedoeling –, maar we moeten wel iets met dat opvallende cijfer doen. Het grote probleem situeert zich onder andere bij alcoholgebruik, een punt dat steeds weer terugkomt.

Ik kom dan ook op twee punten terug, namelijk het rijbewijs met punten, want dat gaat over het recidivisme dat steeds weer opduikt, en de nultolerantie voor alcohol, want alcohol achter het stuur speelt duidelijk ook een belangrijke rol bij het aantal ongevallen bij mannen. We steunen dus beide

initiatieven, het ene van groene hand en het andere dat we reeds in de vorige legislatuur mee hebben ingediend. Ik heb de nultolerantie voor alcohol niet in het regeerakkoord zien staan, maar dat betekent niet dat die niet gerealiseerd zou kunnen worden. Ik zal met initiatieven blijven komen zolang die nultolerantie er niet is. Ik denk immers dat daardoor de verkeersveiligheid zou toenemen en het aantal dodelijke ongevallen zou afnemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[38] Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir des pensions du personnel roulant de la SNCB" (56003456C)

[38] Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van de pensioenen van het rijdend personeel van de NMBS" (56003456C)

[38.01] Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, votre accord de Gouvernement prévoit ceci en matière de pension du personnel de la SNCB:*

L'âge de la retraite des militaires (56 ans) et du personnel de la SNCB (55 ans) est progressivement porté à l'âge légal de la retraite des autres salariés et fonctionnaires. À partir du 01/01/2027, l'âge de la retraite sera progressivement relevé de 1 an par an, tout en respectant les attentes légitimes des personnes proches de l'âge de la retraite pour lesquelles nous prévoyons une période et des mesures transitoires suffisantes, en concertation avec les organisations sectorielles.

Les mesures nécessaires en matière de travail adapté seront prises. La pension basée sur l'âge pour les militaires et à la SNCB sera transformée en "pension sur demande". À l'avenir, ils pourront donc toujours prendre une retraite anticipée selon les conditions de carrière et d'âge en vigueur. Nous reconnaissons ici la spécificité du statut militaire, où leur participation à des missions extérieures et à des unités opérationnelles est valorisée positivement et prise en compte.

En tant que Ministre de la Mobilité, la partie relative au personnel de la SNCB vous concerne au premier chef, étant entendu que les dispositions actuelles ne concernent que le personnel roulant de la SNCB et sont d'ores et déjà conditionnées et que leur révision suscite légitimement beaucoup de questions parmi les travailleurs concernés.

Monsieur le ministre:

- Pouvez-vous nous rappeler quelles sont les dispositions actuelles précises concernant les pensions du personnel roulant de la SNCB?*
- Pouvez-vous nous indiquer, pour les 5 dernières années, le nombre de travailleurs de la SNCB qui ont fait valoir leur droit à la pension à 55, 56, 57, 58, 59 ou 60 ans?*
- Disposez-vous, de la même manière, de prévision pour ce qui concerne les prochaines années en terme de départ à la pension de ce personnel roulant? Pouvez-vous me les communiquer?*
- Ne craignez-vous pas, vu cette partie de l'accord de Gouvernement, que ça ne conduise à des décisions personnelles d'anticipation des départs chez les travailleurs concernés, aggravant l'actuelle pénurie parmi le personnel roulant?*
- Que comptez-vous mettre en œuvre pour préserver et renforcer l'attractivité de ces métiers essentiels pour la mobilité?*
- Comment comptez-vous vous impliquer dans ce dossier en tant que Ministre de la Mobilité, afin d'obtenir, comme c'est le cas pour les militaires, des dispositions qui tiennent compte de la pénibilité effective des carrières des travailleurs concernés?*

[38.02] Jean-Luc Crucke, ministre: *Madame Schlitz, les dispositions légales les plus importantes concernant le personnel roulant de la SNCB sont la loi de 1961, et plus précisément son article 115; la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses, titre 8, chapitre 1^{er}, et notamment les articles 88 et 105, tels que modifiés par la loi du 13 décembre 2013.*

En ce qui concerne les cinq dernières années et le nombre de travailleurs de la SNCB qui ont fait valoir leur droit à la pension entre 55 et 60 ans, l'âge moyen des membres du personnel de la SNCB, toutes fonctions confondues, ayant sollicité leur mise à la retraite était de 60,6 ans en 2021, 60,7 ans en 2022, 61,1 ans en 2023 et 62 ans en 2024.

En 2024, 32 conducteurs de train ont demandé leur mise à la retraite. Le tableau précise la répartition suivante: 3 à 55 ans; 4 à 56 ans; 1 à 57 ans; 1 à 58 ans; 1 à 60 ans; 7 à 61 ans; 2 à 62 ans; 2 à 63 ans; 5 à 64 ans; 6 à 65 ans.

En 2024, 37 accompagnateurs de train ont demandé leur mise à la retraite. Le tableau de répartition me permet de vous fournir les renseignements suivants: 6 à 55 ans; 1 à 57 ans; 2 à 60 ans; 4 à 61 ans; 3 à 62 ans; 8 à 63 ans; 2 à 64 ans; 11 à 65 ans.

En ce qui concerne les prochaines années, en termes de départ à la pension, il n'est pas possible de faire des prévisions fiables pour l'avenir, compte tenu, entre autres, des modifications de la législation concernant l'âge légal de la retraite, le bonus pension, les retraites pour raison médicale et d'autres critères encore.

Vous me demandez si je crains, vu l'accord de gouvernement, que ça ne conduise à des décisions personnelles d'anticipation des départs chez les travailleurs concernés, aggravant l'actuelle pénurie parmi le personnel roulant.

Je dois vous dire que je n'ai pas cette crainte, mais je suis persuadé que la concertation sociale permettra également de clarifier certains propos qui, parfois, ne coïncident pas avec l'esprit et la lettre de l'accord de gouvernement.

Vous me demandez ce que je compte mettre en œuvre pour préserver et renforcer l'attractivité de ces métiers essentiels pour la mobilité. La SNCB applique à cet égard une stratégie de marque employeur très puissante. Tout au long de l'année, des campagnes, des événements propres, des salons de l'emploi, une collaboration avec des partenaires et de nombreuses autres actions garantissent un afflux suffisant. L'année dernière, la SNCB a enregistré un nombre record de candidatures et a d'ailleurs atteint son objectif de recrutement. En effet, 1 300 recrutements étaient nécessaires en 2024 et la SNCB en a réalisé 1 337. Pas plus tard que cette semaine, une session de formation organisée au sein d'Infrabel sur le recrutement de personnel spécifique a rencontré un franc succès.

Enfin, sur l'intégration des dispositions qui tiennent compte de la pénibilité effective des carrières des travailleurs concernés, je n'ai pas été impliqué dans la compétence qui relève exclusivement d'un collègue chargé du dossier des pensions, mais si j'avais une suggestion à lui faire, c'est de faire confiance au dialogue social. C'est d'ailleurs ce qu'il a commencé à faire, semble-t-il, aujourd'hui.

38.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Les chiffres montrent bien à quel point les départs anticipés à la pension sont modérés, contrairement à ce que certains de vos collègues au sein du gouvernement Arizona ont tendance à dire. Ils caricaturent la fonction publique, les fonctionnaires, sans évoquer, à aucun moment, la pénibilité de ces métiers ni le fait que ces personnes ont des carrières longues. Elles se sont projetées dans cette carrière-là, parfois en se disant que ce n'était peut-être pas le métier de leurs rêves, mais qu'elles allaient l'exercer car il présente certains avantages, mais aussi d'autres inconvénients. Dès lors, changer les règles du jeu en cours de route, c'est une véritable trahison. Et c'est valable dans d'autres domaines en matière de pension.

Ces personnes ont planifié leur carrière sur la base du fait qu'elles pourraient partir plus tôt et ont mordu sur leur chique, se disant qu'il y aura quand même une carotte au bout du chemin. La transformer en bâton, pour moi, c'est un véritable problème.

J'entends votre volonté de dialogue et je la salue, vraiment. Maintenant, je compte sur vous pour convaincre vos collègues de l'Arizona de cette nécessaire mise en dialogue, parce que ce n'est pas ce qu'on entend. On entend des clichés sur les syndicats, sur la fonction publique, sur les travailleurs mais on n'entend pas une volonté de trouver des solutions pour chacun et chacune en fonction de la pénibilité de son métier et de ses réalités. J'entends votre parole mais je vois aussi le projet dans l'accord de majorité et les propos des autres. Permettez-moi dès lors de douter un peu de l'effectivité de cette bonne volonté.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

39 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La trajectoire de la SNCB et d'Infrabel" (56003457C)

39 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het traject voor de NMBS en Infrabel" (56003457C)

39.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, les tableaux budgétaires du gouvernement Arizona prévoient des économies à réaliser chaque année sur le budget de la SNCB et d'Infrabel. Au total, de 2025 à 2029, ce sont au minimum 675 millions qui devraient être épargnés.*

L'accord de Gouvernement confirme quant à lui les ambitions établies lors de la précédente législature en considérant « Le train est un maillon essentiel dans un réseau de mobilité durable et efficace » ou en se fixant des objectifs élevés, je cite: « une augmentation de 30% des voyageurs », « une ponctualité supérieure à 90% », « 50% de nouveaux trains » et « une réduction de 30% du nombre de trains supprimés ». Le même accord prévoit également que « les ressources et le personnel nécessaires » à la mise en œuvre de ces objectifs seront prévus.

Il y a une contradiction manifeste entre les chiffres et les mots de l'accord de Gouvernement qui refait du rail une simple variable d'ajustement budgétaire pour l'État fédéral.

Monsieur le ministre:

- Pouvez-vous nous indiquer la ventilation année par année de la législature entre la SNCB et Infrabel des coupes budgétaires annoncées?

- S'agit-il d'économies sur les moyens opérationnels ou sur les moyens d'investissement?

- S'agit-il d'un total de 675 millions d'économies ou d'un objectif de 675 millions de coupes structurelles à partir de la fin de la législature?

- Comment les entreprises publiques ferroviaires seront-elles en mesure d'absorber de telles coupes structurelles tout en assurant la réalisation des objectifs ambitieux confirmés dans l'accord de Gouvernement et dans les contrats de gestion signés par le Gouvernement avec Infrabel et la SNCB?

- Pouvez-vous confirmer que le nombre de trains/kilomètres réalisés par la SNCB augmentera chaque année conformément à la trajectoire définie dans le contrat de service public?

- Pouvez-vous confirmer la poursuite des travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêt SNCB tels qu'inscrits dans le contrat de performance d'Infrabel et dans le contrat de service public de la SNCB?

- Sur quelles autres objectifs de ces contrats ferroviaires reviendrez-vous afin d'absorber ces coupes budgétaires?

39.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je vous remercie pour cette question portant sur les économies prévues dans le budget de la SNCB et d'Infrabel, ainsi que sur leur impact sur les objectifs fixés par l'accord de gouvernement et les contrats de gestion en cours. Permettez-moi tout d'abord de rappeler que l'accord de gouvernement confirme le rôle essentiel du rail dans un réseau de mobilité durable et efficace. Les objectifs ambitieux fixés en termes de fréquentation, de ponctualité et de modernisation du matériel roulant restent au cœur de notre vision pour la SNCB et Infrabel. Par ailleurs, cet accord stipule que les ressources et le personnel nécessaires seront prévus afin de garantir leur mise en œuvre.

Concernant les économies budgétaires évoquées, il est important de préciser que les arbitrages définitifs n'ont pas encore été arrêtés. La trajectoire budgétaire doit s'inscrire dans un cadre plus large de redressement des finances publiques, un effort auquel tous et tous les secteurs doivent contribuer. Cependant, mon engagement en tant que ministre de la Mobilité est de veiller à ce que ces ajustements soient réalisés de la manière la plus respectueuse possible des travailleurs, des usagers et des entreprises ferroviaires.

S'agissant des modalités précises de répartition de l'effort entre la SNCB et Infrabel ainsi que la distinction entre moyens opérationnels et investissements, ces aspects sont encore en discussion.

Toutefois, il convient de rappeler que le 14 février dernier, le gouvernement a validé les notifications budgétaires relatives à l'accord de gouvernement. Dans ce cadre, la mesure intitulée "Gains d'efficacité structures SNCB" précise que des opérations plus efficaces avec moins de structures et moins de frais généraux permettront de réduire le subside au secteur ferroviaire. Il est également précisé qu'aucune économie ne sera réalisée sur les investissements d'Infrabel afin d'éviter un vieillissement des composants du réseau.

Ainsi, l'amélioration attendue de la trajectoire budgétaire du gouvernement par rapport à celle définie initialement par le comité de monitoring se ventile comme suit: en 2025: 50 millions; en 2026: 100 millions; en 2027: 125 millions; en 2028: 150 millions et en 2029: 250 millions.

En réponse à votre question sur le montant total des économies, l'objectif annoncé de 675 millions d'euros s'étale donc sur l'ensemble de la législature. La nature exacte de ces économies, qu'il s'agisse de coupes structurelles ou de réductions progressives des dépenses, devra être précisée à l'issue des discussions budgétaires en cours.

Quant à l'impact sur les prestations ferroviaires, notre volonté reste de garantir l'augmentation progressive du nombre de trains et de kilomètres parcourus, conformément aux engagements pris dans le contrat de service public de la SNCB. De même, l'accent mis sur les travaux de mise en accessibilité des gares et points d'arrêt SNCB doit se poursuivre, et cela aussi bien dans le contrat de performance d'Infrabel que dans le contrat de service public de la SNCB. Enfin, s'il concerne d'éventuelles adaptations aux objectifs des contrats de gestion, nos priorités sont d'assurer une rationalisation des dépenses sans remettre en cause les ambitions fixées pour le rail en Belgique.

Toute décision sera prise en concertation avec les acteurs concernés afin de garantir un équilibre entre la soutenabilité budgétaire et les attentes des citoyens en matière de mobilité.

39.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

J'entends que tous les secteurs doivent contribuer à l'effort. Cependant, on a vu les tableaux budgétaires. Tous les secteurs ne vont pas contribuer de la même manière à cet effort, et il est même possible que certains ne vont pas contribuer du tout, et que d'autres vont contribuer beaucoup.

En l'espèce, j'entends donc que l'on va réaliser des économies conséquentes – même si j'ai bien noté que les équilibres n'étaient pas encore fixés –, et j'espère que cela sera moins important que ce qu'on a pu entendre il y a quelques semaines au moment des débats budgétaires. Ces 675 millions d'économies dans le rail ne sont pas du tout une bonne nouvelle. Par conséquent, si on ne touche pas à l'investissement, il faudrait réinvestir cet argent dans le rail et fonctionner en enveloppe fermée, et non les grappiller dans le rail parce que l'on sait à quel point investir dans les alternatives à la voiture représente à la fois un enjeu de santé publique mais aussi un enjeu économique.

On sait que les embouteillages coûtent à la Belgique, on entend parler du carrefour Léonard tous les jours, – et vous encore plus souvent que moi –, et l'on sait donc à quel point il est indispensable que le rail devienne encore davantage une alternative pour un maximum de citoyens. On voit par ailleurs que l'on ne touche pas à la voiture salaire ni aux énergies fossiles, et par contre on va toucher aux alternatives qui sont nécessaires pour aujourd'hui, mais aussi pour demain. Gardons à l'esprit que les investissements que l'on réalise aujourd'hui, ce sont également des paris sur l'avenir.

On sait que si on n'investit pas maintenant, on hypothèque l'avenir d'une mobilité durable et donc celui des générations futures. Je ne vous rejoins pas sur les nécessaires répartitions et contributions de tous les secteurs.

Par ailleurs, demain en séance plénière, nous aurons une discussion sur les fermetures de gares. C'est un très mauvais signal de vouloir fermer certaines petites gares. Si certaines d'entre elles manquent d'attractivité, il faut se poser la question de savoir pourquoi et comment contrer ce problème plutôt que de fermer certains points d'arrêt.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

40 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert" (56003466C)

40 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe station Luik-Sint-Lambertus" (56003466C)

40.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la gare de Liège-Saint-Lambert, dite aussi "Liège-Palais", est en travaux. C'est une bonne nouvelle, parce que c'est une vraie galère. Les travaux s'éternisent. Les abords sont fort tristounets. Le quartier et les Liégeois aimeraient savoir quand ils pourront enfin participer à l'inauguration de leur nouvelle gare Liège-Saint-Lambert.

40.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, nous allons donc terminer par une bonne nouvelle.

La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert sera opérationnelle en deux phases. Le bâtiment "voyageurs" sera accessible dès cet été. Ensuite, à l'automne 2025, les accès aux quais seront finalisés avec la mise en service des escalators. Cette étape comprendra également l'achèvement des auvents au bout des quais.

Nous pourrons donc l'inaugurer ensemble, puisque je veillerai à ce que vous y soyez invitée.

40.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre. C'est trop aimable de votre part! De toute façon, je serais quand même venue, puisque j'habite à côté.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Je remercie le ministre et son administration pour leur disponibilité en vue de répondre à toutes les questions. Merci aussi aux membres pour leurs questions ainsi qu'aux différents services.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 46.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.46 uur.