

Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen

van

DINSDAG 29 APRIL 2025

Namiddag

---

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

du

MARDI 29 AVRIL 2025

Après-midi

---

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 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 CAF en toegevoegde vragen van

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het miljardencontract met CAF, een onderneming die de illegale bezetting steunt" (56003991C)
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de NMBS-keuze om onderhandelingen op te starten met het Spaanse CAF" (56004470C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de gunning aan CAF" (56004472C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de aanwijzing van CAF voor de bestelling van AM30-treinen" (56004479C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opschorting door de Raad van State van de beslissing van de NMBS over het contract van de eeuw" (56004481C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de Raad van State geschorste mega-order van AM30-treinstellen van de NMBS" (56004551C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van de RvS over de opdracht voor de vernieuwing van het rollend materieel van de NMBS" (56004620C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de aanbesteding voor de aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56004777C)
- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de beslissing van de NMBS ten gunste van het Spaanse CAF" (56004808C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van treinstellen en de recente beslissing van de Raad van State" (56004817C)

**01** Débat d'actualité sur CAF et questions jointes de

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrat de plusieurs milliards avec l'entreprise CAF soutenant l'occupation illégale" (56003991C)
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le CE du choix de la SNCB d'entamer des négociations avec la société espagnole CAF" (56004470C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de l'attribution du marché à CAF" (56004472C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la désignation de CAF pour la commande de rames AM30" (56004479C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend la décision de la SNCB pour le contrat du siècle" (56004481C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la mégacommande de voitures AM30 de la SNCB" (56004551C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État relatif au marché public de renouvellement du matériel roulant de la SNCB" (56004620C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État du marché d'achat d'automotrices AM30 de la SNCB" (56004777C)
- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annulation par le Conseil d'État de la décision de la SNCB en faveur de la firme espagnole CAF" (56004808C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public relatif aux automotrices et la récente décision du Conseil d'État" (56004817C)

**01.01** Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, op 17 april 2025 heeft de Raad van State de beslissing van de NMBS geschorst om de onderhandelingen te starten met het Spaanse bedrijf CAF voor de aankoop van een groot aantal nieuwe treinstellen.

Collega's, dit is de grootste bestelling ooit van de NMBS, voor verschillende types treinen, gaande van intercity-, regionale tot lokale treinen. Het kan gaan tot en met 600 treinen en maar liefst 170.000 zitplaatsen. In haar geschiedenis, maar misschien ook voor de komende 15 à 20 jaar, stelt dit heel wat voor inzake het rollend materieel van de NMBS. Die bestelling is belangrijk, want ze zal ook moeten bijdragen aan de doelstellingen die in het regeerakkoord zijn opgenomen: 30 % meer reizigers, stiptheid boven de 90 %, 50 % nieuwe treinen en een verlaging van het aantal afgeschafte treinen met 30 %.

De Raad van State heeft de schorsing opgelegd omdat de NMBS onvoldoende transparantie aan de dag heeft gelegd bij de beoordeling van de technische kwaliteit van de ingediende offertes. Het is nochtans opmerkelijk dat het Franse bedrijf Alstom, met productiesites in Brugge en Charleroi, een offerte had ingediend die meer dan 100 miljoen euro goedkoper was. Toch koos de NMBS voor CAF, terwijl het totale verschil zeer klein was, slechts 0,4 %. De grootste oorzaak van dat verschil bestaat uit zes open vragen, waarover nu geoordeeld werd dat die punten niet transparant tot stand kwamen. De Raad van State oordeelde dat de NMBS daarmee het beginsel van transparantie, dat essentieel is bij overheidsopdrachten, heeft geschonden.

De schorsing roept veel vragen op, zoals ook blijkt uit de vragen van de collega's. Een maand geleden stelde ik zelf en verschillende collega's ook al talrijke vragen daarover.

Hoe legt u uit dat de NMBS kiest voor een veel duurdere aanbieder terwijl er een goedkopere piste was?

Ten tweede, is het eventueel een optie om de procedure nu stop te zetten en vervolgens opnieuw aan te vatten?

Ten derde, welke stappen zult u zetten om ook in de toekomst dat te doen?

Tot slot, Vooruit pleit voor openheid en vraagt alleszins om de NMBS uit te nodigen om hier in de commissie de aanbesteding verder te komen toelichten.

**01.02 Annick Lambrecht** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik hoop dat we hier niet elke maand opnieuw moeten staan. Ik sta hier als Bruggelinge omdat ik voor de werknemers van mijn stad wil opkomen. Zoals de collega heeft gezegd, zijn we de heel grote bestelling nog niet kwijt, maar ze hangt aan een zijden draadje. Alstom, dat een site in Brugge heeft die kan bogen op ervaring en vakmanschap, deed een voorstel dat 100 miljoen goedkoper was dan dat van het Spaanse bedrijf CAF.

Vooruit vindt dat bij openbare aanbestedingen lokale tewerkstelling een heel belangrijk criterium moet zijn. Dat kan immers jobs in eigen land opleveren. Ook andere landen hanteren dit criterium. In Brugge en Charleroi is er heel veel onbegrip. Het gaat in Brugge om 700 werknemers, maar indirect staan ook elders heel wat jobs op het spel. Honderden gezinnen zijn daarvan afhankelijk voor hun inkomen. Het gaat niet om eender welk bedrijf, het gaat om Alstom, een hoogtechnologisch bedrijf dat kan bogen op jarenlange ervaring en heel bekwaam personeel, maar dat ook een voorstel indiende dat 100 miljoen lager ligt dan dat van het Spaanse CAF. Ik wil dat nogmaals benadrukken. Toch zal het deze bestelling niet binnenhalen als alles blijft zoals het nu is. Wij hebben echter een sprankeltje hoop gekregen door de schorsing van de Raad van State. Nu heeft men in Brugge maar werkzekerheid tot 2026. Dat zou een drama zijn. De stad is bang, de werknemers van Alstom zijn bang, de gezinnen zijn bang.

Ik heb de volgende drie vragen.

Ten eerste, hebt u al contact gehad met de NMBS over de uitspraak van de Raad van State? Ten tweede, in antwoord op mijn vorige vraag beloofde u mij de premier te zullen aanspreken over de lokale tewerkstelling wanneer het gaat over openbare aanbestedingen. Hebt u dat reeds gedaan? Ten slotte, kunnen wij de NMBS in deze commissie ter verantwoording roepen?

**01.03 Dorien Cuylaerts** (N-VA): Goedemiddag, mijnheer de minister, de collega's hebben de situatie al duidelijk geschetst. Ik ga onmiddellijk over naar mijn vragen.

Welke gevolgen heeft deze schorsing voor de geplande vernieuwing van de treinstellen van de NMBS? Komt het tijdschema in het gedrang? Overweegt de NMBS alternatieve pistes?

Wat is de verwachte duur van deze schorsing? Wanneer wordt een definitieve uitspraak verwacht? Kan de aanbestedingsprocedure nog worden hervat?

Welke impact heeft dit op korte en middellange termijn voor de reizigers? Worden er vertragingen verwacht in de inzet van het nieuwe materieel? Worden de bestaande treinstellen langer in dienst gehouden en met welke gevolgen voor het comfort en de betrouwbaarheid?

Hoe wordt in dit dossier omgegaan met de opmerkingen van Alstom en Siemens Mobility? Ziet u in hun bezwaar een indicatie van bredere problemen in de aanbestedingsprocedure of het beoordelingsproces van de NMBS?

**01.04** **Irina De Knop** (Open Vld): Goedemiddag, mijnheer de minister, ook bij Open Vld zijn wij zeer bezorgd over dit dossier over de aanwijzing van CAF voor de bestelling van de AM30-treinen. Zoals mijn collega's al uitvoerig hebben geschetst, heeft de NMBS op 28 februari beslist om van de drie inschrijvers de vennootschap naar Spaans recht CAF als voorkeurbieder aan te wijzen. Die aanwijzing bleek het gevolg te zijn van een rangschikking van offertes die door de raad van bestuur van de NMBS is gemaakt. De twee andere inschrijvers, Alstom en Siemens Mobility, zijn ondertussen in de wachtkamer geplaatst.

Wij hebben begrepen dat er een verzoek of een vordering tot schorsing bij de Raad van State is ingediend, die op 17 april de schorsing van de tenuitvoerlegging van die beslissing heeft bevolen. Dit betekent dat het volledige dossier on hold is gezet. Dit is inderdaad, zoals een collega van de N-VA zegt, redelijk problematisch, enerzijds voor de NMBS en anderzijds voor de mensen die een dossier hebben ingediend.

De Raad van State zal nu moeten beslissen of de bestelling effectief wordt vernietigd. Wij hebben ons laten vertellen dat die beslissing ook nog eens tot een jaar kan duren. De hele procedure heeft dus een enorme impact. Ons is enorm opgevallen dat de Raad van State van oordeel is dat de methode die de NMBS heeft toegepast, voorbijgaat aan het beginsel van transparantie dat een overheidsbedrijf krachtens de wetgeving op de overheidsopdrachten in acht moet nemen.

Met name is in het arrest het volgende te lezen: "De aldus opgeworpen bevindingen en vragen, na een uiterst spoedeisend onderzoek van de schriftelijke stukken en de processtukken, nopen ons tot de erkenning dat het zowel voor de inschrijvers als voor de Raad van State bij lezing van de beschreven akte niet mogelijk is de evaluatiemethode te begrijpen die in casu is toegepast en heeft geleid tot de toekenning van punten met betrekking tot het betrokken gunningscriterium. De documenten in het administratief dossier laten ons evenmin toe deze methode te begrijpen." Wanneer de Raad van State dat schrijft, betekent dat wel wat

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, kunt u tot uw vragen komen?

**01.05** **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, hoe werd het criterium technische kwaliteit beoordeeld bij de overheidsopdracht? Wie heeft de beoordeling uitgevoerd? Op basis van welke gegevens uit de offerte gebeurde ze?

Ten tweede, wie moest zijn of haar goedkeuring of advies geven voor de aanwijzing van CAF als voorkeurbieder bij de overheidsopdracht? Was dat de Inspectie van Financiën? Waren dat de regeringscommissarissen? Wie anders kan het zijn geweest?

Mijnheer de voorzitter, heel belangrijk is de hiernavolgende vraag. Kunnen de adviezen worden bezorgd aan de commissie voor Mobiliteit? De commissieleden moeten daarvan inzage kunnen krijgen om een grondige beoordeling te maken van het dossier.

Ten derde, lopen er nog andere overheidsopdrachten bij de NMBS met het risico om te worden geschorst wegens onduidelijkheden over de toegepaste criteria?

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, hebt u nog veel vragen? U bent immers al aan het dubbele van uw spreektijd. Een beetje meer spreektijd is geen probleem, maar u zit aan het dubbele. Kunt u dus nu afronden?

**01.06 Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik was me daar niet van bewust. Ik zal voor de andere vragen verwijzen naar mijn ingediende vraag. Ik verontschuldig me, maar we bespreken hier wel een belangrijk dossier.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, daarmee ben ik het zeker eens.

**01.07 Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, Alstom, qui emploie quelque 1 500 personnes en Belgique, vous avait demandé une réaction. La lui avez-vous fournie? Que répondez-vous aux ouvriers qui craignent pour leur emploi?

Que répondez-vous à celles et ceux qui pensent qu'un critère d'ancrage local aurait dû être pris en compte, ce qui n'a pas été le cas?

Vous disiez récemment que relancer complètement le marché entraînerait un retard de trois à quatre ans dans l'acquisition de ce nouveau matériel. Qu'en est-il au regard de l'arrêt du Conseil d'État ?

Pensez-vous que la SNCB pourrait se contenter de mieux motiver sa décision? Comme vous êtes juriste, je vous pose directement la question car cette éventualité est réelle.

**01.08 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de situatie is goed beschreven.

Wat betekent de schorsing uitgesproken door de Raad van State voor het dossier? Wat zal gebeuren indien op termijn, blijkbaar lange termijn, de Raad van State zou overgaan tot het volledig nietig verklaren van het dossier?

Mijn derde vraag is breder. De NMBS treedt bij herhaling de regelgeving bij overheidsaanbestedingen met voeten. Ik denk dan aan de ICT-contracten, de consultancycontracten bij Ypto en de vaststellingen in het dossier met betrekking tot het station van Bergen. De transparantiebeginselen worden niet altijd gerespecteerd, nu weer niet. Wat is uw mening daarover? Zult u daarover een gesprek hebben met de NMBS? Of zal er ingegrepen worden? Kan dat zomaar passeren?

**01.09 François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, nous revoilà donc avec ce dossier CAF, à la faveur d'un arrêt en suspension du Conseil d'État, dont je vais lire un court extrait: "La SNCB, pour l'évaluation des offres au regard du critère 'Valeur technique', dans le dossier administratif, ne livre pas d'explication à propos de facteurs susceptibles d'avoir déterminé l'attribution des notes pour le critère d'attribution concerné (...) Il n'est pas possible, à la lecture de l'acte attaqué, de comprendre la méthode d'évaluation qui a été appliquée en l'espèce."

En clair, le Conseil d'État reproche à la SNCB de ne pas avoir respecté le principe de transparence nécessairement applicable dans le cadre de la législation sur les marchés publics. On sait que l'entreprise va étudier les conséquences de cet arrêt, sans préjudice d'un recours toujours pendant devant la chambre néerlandophone du Conseil d'État. Elle a néanmoins fait savoir que, selon une première analyse, cet arrêt ne justifiait pas une nouvelle procédure d'appel d'offres.

Bon, d'accord, mais il est quand même frappant de constater que les arguments du Conseil d'État reflètent tout de même assez fort ceux que nous avons échangés lors du dernier débat sur cette question et que les mêmes questions relatives à la compréhension de la décision de la SNCB et à la pondération des critères subsistent.

Monsieur le ministre, vos services ont-ils sollicité de la SNCB une analyse juridique approfondie de cet arrêt de suspension? Ensuite, vous a-t-on bien confirmé qu'une nouvelle procédure d'appel d'offres ne devait pas être réalisée dans le cadre de ce marché public?

**01.10 Franky Demon** (cd&v): Mijnheer de minister, we weten allemaal dat de NMBS besliste het akkoord van 3 miljard euro voor nieuwe treinstellen aan CAF toe te wijzen. Bombardier had het daar heel moeilijk mee. Wij hadden het er ook moeilijk mee.

Het is goed dat de NMBS wordt teruggefloten, aangezien de Raad van State de keuze voor het Spaanse

CAF heeft geschorst. De Raad van State is duidelijk. De NMBS heeft haar werk niet gedaan, zeker niet wanneer het gaat over de technische aspecten. Dat zijn belangrijke zaken.

Ik heb de eerste minister gezien toen hij Volvo heeft bezocht. De eerste minister verklaarde daar dat hij het liefst met een Belgische wagen rijdt. Welnu, ik zit het liefst in een wagon die in België is gemaakt. Ik heb dan ook slechts enkele vragen voor u.

Wat zullen de gevolgen zijn van de schorsing voor de bestelling van de NMBS? Wat is de verwachte duur van de schorsing?

Wat zullen de gevolgen zijn mocht de Raad van State de aanbesteding nietig verklaren?

Welke instructies of richtlijnen geeft u als minister aan de NMBS om transparantie en objectiviteit te waarborgen bij zulke aanbevelingen?

**01.11 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, le Conseil d'État suspend le choix de la SNCB de considérer CAF comme soumissionnaire préférentiel pour le marché public d'achat d'automotrices. Un choix qui, je le rappelle, avait été posé à l'unanimité par le conseil d'administration de la SNCB, où siègent l'ensemble des partis traditionnels.

Pour le PTB, ce choix nous posait doublement question dès le départ.

Premièrement, il ne tient pas compte de l'emploi local et de nos sites de production à Bruges et à Charleroi. Et à l'heure où on ne cesse de parler de réindustrialisation, où les différents gouvernements ont laissé advenir la fermeture de Van Hool ou d'Audi, on aurait espéré un sursaut.

Ensuite, en posant ce choix, la SNCB se rendrait complice de la colonisation israélienne en territoire occupé. En effet, comme je l'avais déjà signalé lors de la dernière commission, CAF construit notamment un tramway qui relie Jérusalem aux colonies, ce qui constitue une violation fondamentale du droit international, comme vous l'ont encore rappelé des universitaires dans une carte blanche.

Monsieur le ministre, un nouvel appel d'offres sera-t-il mis en place? Dans la négative, quand la SNCB remettra-t-elle sa décision? Que faites-vous pour vous assurer que ce marché favorise l'emploi local, tout en ne se rendant pas complice de la colonisation israélienne?

**01.12 Jean-Luc Crucke, ministre:** Je remercie Mme Jacquet d'avoir rappelé qu'effectivement, la décision du conseil d'administration a été prise à l'unanimité. Il ne s'agit pas d'une décision d'attribution mais d'une décision de faire appel à un soumissionnaire préférentiel. Dans ce conseil d'administration, tous les partis traditionnels, sauf le mien, sont représentés.

La lecture par la SNCB de l'arrêt de la chambre francophone du Conseil d'État est que la décision n'était pas suffisamment motivée, ce que plusieurs d'entre vous ont répété.

De Nederlandstalige kamer heeft geoordeeld dat het geen voorwerp meer had aangezien de beslissing reeds geschorst was.

La SNCB analyse bien évidemment à ce stade l'arrêt et ses conséquences. À première vue, l'arrêt ne nécessite pas une nouvelle procédure d'appel d'offres. La commande de nouvelles automotrices AM30 est d'une grande importance pour le renouvellement de la flotte de matériel roulant de la SNCB, pour répondre à la croissance du nombre de voyageurs, telle que prévue dans le contrat de service public 2023-2032 signé avec l'État belge.

De beslissing in dit dossier komt toe aan de raad van bestuur van de NMBS. Het spreekt voor zich dat ik de evoluties in dit dossier op de voet volg.

Het MR30-dossier is het enige met betrekking tot de bestelling van nieuwe treinen dat momenteel in de aanbestedingsfase zit. Andere lopende dossiers zijn ofwel al in levering, zoals de M7, of zijn reeds gegund, zoals de locomotieven T17, beiden bij Alstom.

Elke inschrijver betrokken bij een aanbestedingsprocedure heeft de mogelijkheid om een beroep in te

dienen en zijn argumenten voor de Raad van State te bepleiten. In het verleden werden er ook beroepen aangetekend bij de Raad van State in het kader van aankopen van rollend materieel, maar die hebben nooit geleid tot een herziening van de gunning van de opdracht. De complexiteit van het onderwerp maakt dat er veel elementen bestaan in een opdracht die aanleiding kunnen geven tot een klacht. Het is dan ook aan de NMBS om telkens aan te tonen dat de evaluatie correct is gebeurd.

Mijnheer Tas, wat uw specifieke vraag betreft verwijs ik naar mijn antwoord in de vorige commissievergadering. Zoals ik toen al heb gezegd, zijn er volgens publiek beschikbare documenten ook andere markspelers betrokken bij activiteiten in de bezette gebieden. Ik heb de FOD Buitenlandse Zaken gecontacteerd om te vernemen in welke mate verschillende ondernemingen die op de overheidsopdracht ingeschreven hebben van de procedure zouden moeten worden uitgesloten op grond van argumenten die verband houden met de economische activiteiten die zij in de bezette gebieden uitoefenen.

Volledigheidshalve kan ik ook zeggen dat Alstom en Siemens beide een verzoekschrift hebben ingediend tot nietigverklaring van de beslissing van de raad van bestuur van 28 februari 2025, waarbij CAF als voorkeursbieder werd aangeduid. Alstom deed dat op 24 april en Siemens op 28 april.

Ik begrijp dat er nog veel andere vragen zijn en verwijs in dezen naar de brief van de NMBS van 18 maart 2025 aan de voorzitter van deze Kamercommissie. Daarin gaf de NMBS te kennen aan deze commissie toelichting te willen geven na het afronden van de aanbestedingsprocedure. Artikel 13, § 1, van de wet op de overheidsopdrachten voorziet immers in de vertrouwelijke behandeling van een aanbestedingsprocedure door de aanbesteder. Kandidaten, deelnemers, inschrijvers of derden hebben geen toegang tot de documentatie van de procedure alvorens een beslissing genomen is over de gunning van de opdracht.

**01.13 Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, het is inderdaad juist dat dit een beslissing van de raad van bestuur betreft, maar gelet op de grote impact ervan is het toch wel logisch dat hierbij heel veel vragen rijzen. In die zin moeten wij toch ook een toelichting kunnen krijgen van de NMBS.

U zei het zelf, in het verleden heeft het nog nooit geleid tot een bijkomende motivatie of een vernietiging, vandaag wel. Dan lijkt het me ook evident en logisch dat de NMBS op dat vlak de nodige toelichting komt geven, zeker omdat de punten zo dicht bij elkaar liggen; het gaat over een verschil van amper 0,4 punten, dat dan nog wordt gemotiveerd vanuit zes of acht open vragen waarvoor eigenlijk geen criteria zijn bepaald.

Ik ben geen jurist, maar in hoeverre kan men dat op een goede manier motiveren? Daarover kan er toch een juridische boom worden opgezet. Ik ben heel erg benieuwd naar de toelichting. Die openheid en transparantie zal Vooruit ook steeds blijven vragen.

**01.14 Annick Lambrecht** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord maar ik blijf enorm op mijn honger zitten.

U verwijst continu naar de raad van bestuur van de NMBS, maar de NMBS valt onder de verantwoordelijkheid van de federale regering en u bent de bevoegde minister. Er moet toch iemand zijn die uitleg wil geven? Waar zit de CEO? Waar zitten al die CEO's? Waarom komt er niemand? Ik vind dat vreemd en ik vind dat qua transparantie ten aanzien van het Parlement absoluut niet kunnen.

Net als mijn collega wil ik in België in een Belgische trein rijden, het liefst zelfs in een Brugse trein. We weten dat die van superkwaliteit zijn, dat er jarenlange ervaring is bij Alstom en dat de offerte 100 miljoen goedkoper was dan die van het Spaanse bedrijf CAF.

Mijnheer de minister, mijn verstand staat daar eigenlijk stil. Hoe kan het dat de job van 800 mensen in Brugge op het spel staat en dat de NMBS zich wegsteekt en bezig is met het lezen van het arrest? Hoeveel tijd heeft men nodig om dat arrest te lezen? Hoeveel tijd heeft men nodig om in België een antwoord te geven aan de Belgische onderdanen die uitleg vragen, aan de Brugse onderdanen die uitleg vragen, aan de Waalse onderdanen die uitleg vragen?

Ik ben dus niet tevreden met uw antwoord, het spijt me. Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag of u de eerste minister al hebt aangesproken om er in de toekomst toch voor te zorgen dat er

druk is op Europa, zodat in de Europese wetgeving lokale tewerkstelling bovenaan het lijstje van de criteria staat.

Ik wil ook nog benadrukken dat de NMBS in het verleden in alle klantentevredenheidsonderzoeken heeft gezegd dat het werken met Alstom uitmuntend is. Het kreeg een score van 8 op 10 en 9 op 10. Ik kan u deze gegevens bezorgen. Waarom we nu plots voor de treinen naar Spanje gaan, blijft voor mij een raadsel.

**01.15 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Dank u wel, mijnheer de minister.

Het is hier al een aantal keer gezegd, de impact van dit dossier is enorm groot. Het brengt vooral ook onzekerheid met zich mee voor de werknemers van de twee bedrijven. De transparantie van de NMBS is echt wel onvoldoende. Dit gebeurt inderdaad in meerdere dossiers. Er moet nu echt wel duidelijkheid worden geboden, ook tegenover ons. Wij volgen dit dossier op de voet op. Dit gaat nog een staartje krijgen, denk ik.

Een evaluatie is zeker nodig om dergelijke fouten in de toekomst te vermijden. Mijnheer de minister, ik hoop dat u samen met de NMBS alles in het werk stelt om dit in de toekomst te vermijden, want we dreigen echt wel achterop te lopen met het vernieuwen van de treinstellen. Dit zal sowieso gevolgen voor de treinreizigers hebben. We moeten er toch voor zorgen dat we een betrouwbare dienstverlening aan de reiziger kunnen aanbieden.

**01.16 Irina De Knop (Open Vld):** Collega's, ik deel dezelfde bekommernis als jullie. Er moet transparantie in dit dossier komen. Daarom wil ik nog eens mijn vraag herhalen om met de commissie, indien nodig achter gesloten deuren en met de nodige vertrouwelijkheid, te vergaderen om toch een zicht te krijgen op de documentatie op basis waarvan de raad van bestuur van de NMBS dit heeft beslist. Om dit dossier op een juistere manier te kunnen beoordelen, lijkt me dat erg nuttig te zijn. Het is immers niet zomaar een dossier. Het gaat over heel veel geld. Het verschil tussen de aanbieders is ook heel erg groot.

Mijnheer de minister, ik wil u vragen om hieraan prioritair aandacht te schenken en te proberen om meer zicht op dit besluitvormingsproces te krijgen. Ik hoop ook dat u ervoor zorgt dat de juiste aanbieder de offerte krijgt toegewezen.

**01.17 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, quel constat d'impuissance finalement! Je suis vraiment navré d'entendre votre réponse, même si elle ne fait que reprendre des éléments déjà évoqués précédemment.

Que répondre à ces 1 500 personnes en Belgique? La question des critères d'ancrage local semble définitivement écartée. En tout cas, je n'ai entendu aucune réponse à ce sujet.

Recevoir la SNCB en commission est la moindre des choses que l'on puisse faire, même s'il s'agit finalement d'un un État dans l'État, comme le disait autrefois l'adage. Quand bien même aucun administrateur de votre couleur ne siège au conseil d'administration, cela n'excuse en rien cette décision qui reste critiquable et discutable.

J'ai hâte d'assister à cette commission, qu'elle soit confidentielle ou à huis clos, car elle est essentielle.

**01.18 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die echter geen nieuwe elementen bevatten. Het zijn allemaal antwoorden die we al in het verleden hebben gekregen.

Wat betreft de gevolgen voor de treinreizigers, het is duidelijk dat dit al voor vertraging zal zorgen. Ik mag er niet aan denken dat de hele procedure nietig zou worden verklaard. Dan zal het nog veel langer duren eer dat die nieuwe treinen, die broodnodig zijn, er zullen zijn.

Ook op mijn vraag over de vele problemen bij de NMBS bij het toekennen van consultancycontracten of andere contracten heb ik geen antwoord gekregen. Ik stel opnieuw vast dat dit het typische verhaal van de NMBS is: er komen geen antwoorden en wellicht is er ook weer niemand verantwoordelijk.

**01.19 François De Smet (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'ai deux questions.

Je m'adresse d'abord au président de la commission: une réunion à huis clos pour entendre le point de vue de la SNCB serait-elle possible, sans mettre en danger le marché? La question pourrait être posée aux services de la Chambre.

Ensuite, je m'adresse au ministre pour un élément d'information. À la suite du dernier débat, j'ai été contacté par des riverains de Woluwe-Saint-Lambert. De nombreuses personnes y souffrent du bruit lié à la ligne 1 du métro, en raison de rames et de roues livrées à la STIB par le même entrepreneur, à savoir l'entreprise CAF. Une riveraine se demandait si d'autres chantiers en Belgique avaient rencontré des problèmes avec du matériel livré par cette société espagnole.

La STIB tente actuellement de régler le problème, il est donc trop tôt pour en tirer des conclusions. J'aimerais toutefois savoir si la SNCB, dans l'examen des offres, tient compte des chantiers déjà effectués en Belgique, en ce compris les problèmes techniques qui ont pu apparaître. Pour le cas de la STIB, la situation empêchant des centaines de gens de dormir, c'est un véritable problème qui est aujourd'hui constaté sur les lignes 1 et 5. Mais peut-être poserai-je une question séparée au ministre à ce sujet.

**01.20 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je suis arrivée un peu tard vu les difficultés sur le rail aujourd'hui. Je ne manquerai pas de lire votre réponse et je suivrai ce dossier avec attention.

**01.21 Franky Demon** (cd&v): Mijnheer de minister, ik hoop dat u met mij beseft dat die 3.000 mensen bij Alstom, van wie 700 mensen in Brugge werken, hoop gekregen hebben. Ze hebben hoop gekregen om die lokale productie, lokale industrie en lokale tewerkstelling verder te kunnen ontplooiën, ook onder andere bij ons in Brugge.

Ik zeg het u, mijns inziens is het niet moeilijk. Er is immers het verschil in prijs en als we een afgewerkt toestel geen duizenden kilometers moeten verplaatsen maar gewoon op het spoor kunnen zetten om bij de NMBS af te zetten, moet dat toch enorm goed scoren, bijvoorbeeld qua milieu-impact? Ik geloof dus dat het kan slagen als er een wil is.

Ik wil ook nog iets zeggen over die hoorzitting. Alles wat we gevraagd hebben, is een hoorzitting, eventueel achter gesloten deuren, met de NMBS. De NMBS zei eerst zelf dat ze niet kon komen omdat ze wachtte op een arrest van de Raad van State. Dat arrest is er nu, dus wat houdt de NMBS dan nog tegen om hier naar de commissie te komen? Dat mag achter gesloten deuren, dat kan ons allemaal niet deren, zolang we maar helderheid krijgen.

Ik wil ook heel duidelijk zeggen dat alle procedures correct zullen moeten worden gevoerd, maar wat mij betreft zal dat met een hart voor Alstom zijn.

**01.22 Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu à ma question sur votre rôle et sur ce que vous allez faire pour vous assurer que le marché favorise l'emploi local tout en ne se rendant pas complice de la colonisation israélienne. Ce gouvernement dit qu'il favorise l'emploi ou même le droit international mais si, dans les faits, rien ne se passe en amont, cela n'ira pas.

Je dois dire aussi que ce n'est pas en précarisant davantage les chômeurs et en les envoyant vers les CPAS qu'on va garantir les bons de commande dans nos entreprises et donc l'emploi. Il faudrait prendre le problème par le bon bout, ce que notre gouvernement ne fait pas. Nous allons soutenir la demande des autres députés d'organiser des auditions avec la SNCB.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02** Débat d'actualité sur la ligne Charleroi-Bruxelles et questions jointes de

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Une meilleure connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004208C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation des travaux du RER entre Nivelles et Bruxelles-Midi et le scénario de Linkebeek" (56004558C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation du RER wallon et plus particulièrement de la ligne 124 (Charleroi-Bruxelles)" (56004559C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Réseau Express Régional et la ligne 124 à Linkebeek" (56004572C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004826C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La motion adoptée par le conseil communal de Linkebeek et son impact sur le RER Bruxelles-Nivelles" (56004775C)

**02** Actualiteitsdebat over de lijn Charleroi-Brussel en toegevoegde vragen van

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004208C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van de GEN-werken tussen Nijvel en Brussel-Zuid en het scenario in Linkebeek" (56004558C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van het Waalse GEN en in het bijzonder lijn 124 (Charleroi-Brussel)" (56004559C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Gewestelijk Expresnet en spoorlijn 124 in Linkebeek" (56004572C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004826C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de gemeenteraad van Linkebeek aangenomen motie en de impact ervan op het GEN Brussel-Nijvel" (56004775C)

**02.01** **Julien Matagne** (Les Engagés): Monsieur le ministre, l'ensemble des bourgmestres, députés et représentants du monde socioéconomique de Charleroi Métropole, qui compte 600 000 habitants, vous ont sensibilisé via une lettre ouverte concernant la vitesse commerciale des trains entre Charleroi et Bruxelles-Midi. Cela prend en effet presque une heure pour parcourir 50 kilomètres, alors que pour rejoindre Gand, qui est à peine plus proche de Bruxelles que Charleroi, le temps de trajet est réduit à 33 minutes.

La SNCB et Infrabel mènent actuellement une analyse approfondie de la faisabilité d'une amélioration des liaisons dans le cadre du plan de transport 2026-2029. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous en dire plus sur les premières considérations de la SNCB dans ce dossier? Quel est le calendrier à cet égard, les échéanciers sont-ils déjà connus?

Comment la SNCB envisage-t-elle de surmonter les contraintes d'exploitation actuelles, notamment en lien avec les travaux du RER et la congestion de la jonction Nord-Midi? Quelles seront les conséquences potentielles d'un sillon accéléré sur les gares intermédiaires – Luttre, Nivelles ou encore Braine-l'Alleud? Envisagez-vous de prévoir des investissements spécifiques afin d'améliorer les infrastructures nécessaires à l'optimisation de cette liaison ferroviaire? Comment le gouvernement prévoit-il d'impliquer les acteurs locaux dans la définition des priorités du plan de transport pour ce projet?

**02.02** **Frank Troosters** (VB): Ik verwijst naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Infrabel heeft een voorstel op tafel gelegd om het GEN-dossier te deblokken. In dat voorstel zou spoorlijn 124 tussen Eigenbrakel en Holleken op vier sporen worden gebracht. Vanaf Holleken tot Brussel-Zuid zouden de twee bestaande sporen behouden worden. De treinhalte Linkebeek zou sneuvelen, waardoor pendelaars zouden moeten uitwijken naar de nabijgelegen en pas vernieuwde halte Moensberg. Ter compensatie is er sprake van een veilige en verlichte voetgangersbrug.*

*Intussen heeft de gemeenteraad van Linkebeek het voorstel van Infrabel goedgekeurd.*

*Op welke termijn zal het plan van Infrabel uitgevoerd worden? Wat is de stand van zaken?  
Vanaf wanneer zal de treinhalte in Linkebeek geschrapt worden? Zal dit pas gebeuren nadat eerst de veilige voetgangersverbinding naar het station van Moensberg gerealiseerd is?  
Op welke wijze beschikt Infrabel over de garantie dat bestaande beroepsprocedures zullen worden stopgezet en geen nieuwe procedures zullen worden opgestart?  
Op welke wijze garandeert Infrabel dat de sporen tussen Holleken en Brussel-Zuid in de toekomst toch niet zullen ontdubbeld worden?*

**02.03** **Hugues Bayet** (PS): *Pouvez-vous nous expliquer quand sera finalisé le RER wallon et l'amélioration de la connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles ?*

**02.04** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.*

*Monsieur le ministre, les élus de Linkebeek ont acté, lors du conseil communal du lundi 31 mars, un accord de principe pour lever le veto contre les aménagements du RER dans la commune.*

*L'idée serait de supprimer la gare de Linkebeek et de maintenir 800 mètres de tronçons sur le territoire communal à deux voies, par rapport aux 4 voies prévues dans les plans historiques.*

*Il semble que cette solution, qui s'éloigne des projets historiques et du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel, ait été élaborée suite à des discussions entre représentants communaux et d'Infrabel.*

*On peut néanmoins douter de sa solidité, dès lors que le bourgmestre de Linkebeek a voté contre cette proposition, que la commune voisine d'Uccle le conteste et que d'autres recours sont annoncés.*

*D'où mes questions, monsieur le ministre :*

- Quel est votre point de vue sur cette motion?*
- Infrabel vous a-t-elle concerté avant d'entreprendre ces démarches vis-à-vis de la Commune de Linkebeek? Lui avez-vous donné mandat de remettre en question les plans historiques du RER?*
- Si la solution proposée devait être mise en œuvre, quel impact cela aurait-il sur les permis à obtenir par Infrabel, sur le calendrier des travaux du RER, sur le coût de ces travaux, sur le temps de parcours sur cette ligne RER, sur la connexion de Linkebeek au quartier européen (Bruxelles-Schuman) et sur l'accessibilité au train pour les citoyens qui utilisent actuellement la gare de Linkebeek?*
- Quel est la nature de l'engagement pris par la commune de Linkebeek par rapport aux recours actuellement déposés? Seront-ils retirés? Dans quel délai doivent-ils être réglés?*
- Quelles sont les prochaines étapes administratives dans ce dossier, afin d'assurer le respect du calendrier prévu?*

**02.05** **Anthony Dufrane** (MR): *Monsieur le ministre, je vais essayer de faire gagner du temps à l'assemblée en résumant mes deux questions.*

*Le projet de Réseau Express Régional (RER) est un dossier de longue haleine, évoqué depuis les années 80 et dont les travaux ont débuté dans les années 2000. La mise en service initiale était annoncée pour 2012, mais force est de constater que le projet est loin d'être achevé.*

*Concernant la ligne 124 Charleroi-Bruxelles, la mise à quatre voies entre Nivelles et Bruxelles ainsi que l'amélioration des équipements sont des éléments clés du projet RER qui n'ont pas encore abouti.*

*Selon les dernières informations disponibles, les travaux sur la ligne entre Bruxelles et Nivelles progressent conformément au planning annoncé, à l'exception du tronçon Rhode-Saint-Genève-Linkebeek, où l'opérateur indique ne pas avoir obtenu les permis nécessaires pour l'élargissement de deux à quatre voies. La fin des travaux sur cette ligne est désormais annoncée pour 2033, sous réserve de l'obtention de ces permis.*

*Comme vous le savez, Charleroi Métropole, par le biais de certains élus de la région carolo, a récemment exprimé sa volonté de réduire le temps de parcours entre Charleroi et Bruxelles à 40 minutes et d'instaurer une ligne directe entre les deux villes. Cependant, certains analystes estiment*

qu'une telle réduction est impossible sans la finalisation du projet RER.

Monsieur le ministre, où en sont les demandes de permis pour le tronçon entre Rhode-Saint-Genèse et Linkebeek? Quelles sont les démarches entreprises pour accélérer leur obtention? De manière générale, quel est l'état de l'avancement des chantiers du RER, en particulier sur la ligne 124? Quelles sont les principales difficultés rencontrées? Pouvez-vous me fournir un calendrier actualisé des travaux et des étapes clés à venir?

Quels sont les principaux arguments avancés par la commune de Linkebeek pour s'opposer au développement d'un tronçon à quatre voies sur son territoire? Qui est à l'origine de cette proposition alternative consistant à abandonner la mise à quatre voies à Linkebeek? Quels seraient les impacts négatifs de la mise en œuvre de cette alternative sur le trafic ferroviaire sur l'ensemble de la ligne jusqu'à Nivelles? Et pour conclure, quelle serait la distance concernée par ce tronçon à deux voies?

Le **président**: S'il n'y a pas d'autre groupe qui veut intervenir, je donne la parole à M. le ministre.

**02.06 Jean-Luc Crucke**, ministre: Tout d'abord, il est important de préciser qu'en ce qui concerne les négociations avec, entre autres, la commune de Linkebeek, rien n'a encore été décidé. Les discussions sont toujours en cours.

Infrabel tente de dégager un accord avec les trois plaignants – la commune, un comité de riverains et un particulier. L'objectif de cet accord est double: sécuriser l'obtention du GRUP (*plan régional d'aménagement du territoire*) valable sur les communes de Rhode-Saint-Genèse et de Linkebeek – qui aura pris six ans au lieu de trois ans prévus raisonnablement – lors de la relance des chantiers RER et établir une collaboration plus sereine avec la commune de Linkebeek en vue de l'obtention des permis.

Indien er een principiële akkoord is tussen de verschillende partijen zullen de overheden geraadpleegd worden, net zoals nu al het geval is.

De stap die de infrastructuurbeheerder doet heeft tot doel de impasse te doorbreken die al enkele jaren bestaat in Linkebeek, waar men van mening is dat de werkzaamheden voor het op vier sporen brengen op Linkebeeks grondgebied, niet nodig zijn om te kunnen profiteren van de werkzaamheden die werden uitgevoerd in de andere gemeenten van lijn 124 die hebben ingestemd met het op vier sporen brengen.

Concernant les questions sur la liaison Bruxelles-Charleroi, la SNCB et Infrabel m'ont récemment adressé un courrier conjoint qui répond aux préoccupations des bourgmestres, députés et représentants socioéconomiques de Charleroi Métropole concernant l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Charleroi et Bruxelles.

À partir de ces éléments, je souhaite organiser une visite de terrain avec l'ensemble des parties prenantes. Je vous y convierai d'ailleurs également. Concrètement, cette demande sera examinée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2026-2029 en conformité avec les règles applicables. Ce plan actuellement en préparation sera soumis au conseil d'administration de la SNCB et au gouvernement fédéral d'ici la fin de l'année.

La faisabilité d'un sillon accéléré fera l'objet d'une analyse approfondie tenant compte de plusieurs paramètres clés tels que la capacité de l'infrastructure, les impacts sur les voyageurs existants et potentiels ainsi que la qualité globale de l'offre. Cette étude devra également intégrer les contraintes opérationnelles propres à l'axe concerné, notamment les travaux en cours dans le cadre du projet RER et la congestion structurelle de la jonction Nord-Midi.

La SNCB et Infrabel attirent mon attention sur le fait que le temps de parcours de 40 minutes évoqué dans la lettre ouverte constitue un calcul théorique réalisé hors circulation réelle sur le réseau. Ce chiffre ne tient donc pas compte des conflits potentiels avec les autres trains, des cisaillements en gare ni de la capacité résiduelle disponible, particulièrement en Région bruxelloise. L'intégration d'un tel sillon dans le trafic existant nécessite donc une étude rigoureuse de ses implications opérationnelles.

Par ailleurs, les impacts potentiels sur les gares intermédiaires, notamment celles de Luttre, Nivelles ou Braine-l'Alleud, seront également pris en compte. Une attention particulière sera portée à l'équilibre entre le gain de temps pour certains usagers et la préservation de la desserte pour d'autres.

Comme vous pouvez le constater, j'ai pris le dossier en main et j'espère trouver une solution équilibrée alliant vitesse commerciale, desserte ferroviaire et offre attractive. Mais tant la SNCB qu'Infrabel pourront détailler cela plus minutieusement lors de la rencontre qui sera programmée sur le terrain et pour laquelle je fixerai une date avec le bourgmestre de Charleroi.

**02.07 Julien Matagne** (Les Engagés): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour toutes vos précisions. Je me réjouis à l'idée de me rendre sur le terrain afin de constater les améliorations potentielles.

Les 40 minutes restent effectivement très théoriques, mais si le temps de parcours pouvait être amélioré de cinq à 10 minutes, cela constituerait une avancée significative. Nous savons que c'est cette vitesse commerciale qui nous encourage à abandonner notre voiture, et je parle en tant qu'expert automobile. Il y a donc matière à y travailler.

En tout cas, je vous remercie pour l'intérêt que vous portez à ce dossier important pour l'ensemble du bassin carolorégien.

**02.08 Anthony Dufrane** (MR): Je vous remercie monsieur le ministre.

Il me reste à me joindre aux remerciements de mon collègue Matagne pour le bon suivi de ce dossier ainsi que pour vos réponses.

J'ai hâte de noter à l'agenda la date de cette visite de terrain à vos côtés.

**02.09 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik wil u ook gewoon danken voor uw antwoord.

**02.10 Hugues Bayet** (PS): Je remercie le ministre pour le caractère volontariste dont il fait preuve pour essayer de trouver une solution à ce problème.

En effet, des trajets de 40 minutes entre Charleroi et Bruxelles existaient déjà il y a des dizaines d'années. Cela mérite donc d'être analysé. Je le remercie tout particulièrement de bien vouloir nous associer à cette réflexion.

**02.11 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Ce dossier dure en effet depuis très longtemps et a une incidence sur le quotidien et les possibilités de développement de nombreuses personnes et de toute une région. Il est urgent que ce projet aboutisse. J'espère pouvoir compter sur tout votre volontarisme – et il semblerait que ce soit le cas – pour que ce dossier puisse avancer et développer tous ses effets. C'est fondamental pour notre pays et pour la Wallonie.

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

**03** Actualiteitsdebat over de stakingen op het spoor en toegevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheidscijfers tijdens de stakingen" (56004239C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij de NMBS" (56004322C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004325C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Niet-rijdende treinen bij spoorstakingen" (56004340C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004387C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004552C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het tripartiete overleg met de vakbonden en de CEO's van de openbare spoorbedrijven" (56004781C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van Securail" (56004789C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen en de vakbondsactie op 29 april" (56004821C)

**03** Débat d'actualité sur les grèves sur le rail et questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les chiffres de ponctualité durant les grèves" (56004239C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mouvements de grève à la SNCB" (56004322C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004325C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains qui ne circulent pas quand il y a grève" (56004340C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004387C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004552C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions tripartites avec les syndicats et les CEO des entreprises publiques ferroviaires" (56004781C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de Securail" (56004789C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves et la mobilisation syndicale du 29 avril" (56004821C)

**03.01** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, volgens recente cijfers van de NMBS en Infrabel reden er in het eerste kwartaal van dit jaar zo'n 33.000 treinen minder dan in dezelfde periode van vorig jaar. Tegelijkertijd stijgt de gemelde stiptheid naar 91 % in het eerste kwartaal van 2025, tegenover 88,9 % vorig jaar. Die hogere stiptheid is echter grotendeels het gevolg van de vele stakingen, waardoor er minder treinen reden en er dus ook minder vertragingen konden optreden.

Op welke manier wordt het stiptheidspercentage berekend wanneer er door stakingen massaal treinen geschrapt worden? Wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen effectief gereden en afgeschaft materieel?

Vindt u het correct dat deze hogere stiptheidscijfers, die vooral het gevolg zijn van het feit dat er minder treinen reden, gebruikt worden om te beoordelen of de NMBS haar afspraken uit het openbaredienstcontract naleeft? Wat betekent dat voor de bonus-malus die in het openbaredienstcontract is opgenomen?

Waarom maken de NMBS en Infrabel geen exacte cijfers bekend over het aantal geschrapte treinen door de stakingen? Bent u bereid om erop toe te zien dat deze informatie voortaan transparant wordt gedeeld, zodat we een volledig beeld kunnen krijgen van de situatie?

Op 8 april vond de twintigste stakingsdag van 2025 bij het spoor plaats. Maar liefst vijf van de zes

spoorvakbonden riepen op tot een staking uit protest tegen de pensioenplannen van de federale regering. De gevolgen voor de reizigers zijn groot, maar ook de financiële impact is niet te onderschatten. Infrabel maakte een eerste raming van de inkomstenverliezen in januari en februari: ongeveer 1 miljoen euro per stakingsdag tijdens de week en 300.000 euro op stakingsdagen in het weekend. Dat verlies komt voornamelijk doordat rijpaden, waarvoor de NMBS normaal een vergoeding betaalt, bij een staking niet gebruikt worden en dus ook niet gefactureerd kunnen worden.

De NMBS heeft nog geen concrete raming gegeven, maar volgens berichten zou ook daar de schade in de miljoenen lopen. Alsof 20 stakingsdagen nog niet voldoende zijn, kondigen de vakbonden aan dat er nog meer acties zitten aan te komen. Intussen is het al de drieëntwintigste stakingsdag dit jaar.

Is er op dit moment nog steeds overleg tussen de federale regering en de spoorvakbonden? Zo ja, kunt u de stand van zaken toelichten? Bent u ook zo bezorgd over de economische impact van de stakingen op Infrabel en de NMBS? Is er op dit moment al meer duidelijkheid over de financiële verliezen bij de NMBS als gevolg van deze stakingen?

**03.02 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, le front commun syndical ne baisse pas pavillon et continue son mouvement malgré les menaces de l'employeur, HR Rail. Celui-ci a indiqué étudier toutes les possibilités de lutter contre l'abus du droit de grève. Il répondait ainsi à votre demande de faire en sorte que les préavis de grève inconsidérés ou excessifs, pour reprendre vos propos, ne soient plus reconnus.

Derrière cette demande, vous vouliez en particulier bloquer les actions de deux petits syndicats de cheminots. Rappelez-vous, nous en discussions en séance plénière, il y a un certain temps déjà. Or ceux-ci ont finalement rejoint le front commun.

Vos déclarations ont eu le don d'énervier certains syndicats, et je les comprends. Le président de la CGSP-Cheminots n'a pas hésité à dire que votre déclaration était tout à fait inopportune face aux problèmes qui se posent. Elle jette au contraire de l'huile sur le feu. Tels sont ses propos. Pour lui, vous devriez surtout vous atteler à mettre en place une vraie concertation, car il est inacceptable de venir avec des mesures brutales et d'essayer en parallèle de diminuer les possibilités d'action des organisations syndicales. Il dément par ailleurs que vous ayez obtenu des accords.

Monsieur le ministre, où en êtes-vous dans la concertation avec les syndicats? Quel est l'agenda des prochaines réunions alors que les grèves se poursuivent? Que répondez-vous au front commun qui craint que les mesures anti-abus visant les petites organisations s'imposent à toutes dans un avenir prochain? Avez-vous des discussions avec votre homologue des Pensions qui reste, finalement, la principale cible des revendications des cheminots? Enfin, pensez-vous que faire entrer le privé dans le capital de la SNCB, comme le suggère la N-VA, soit de nature à calmer les travailleurs, histoire d'avoir les embarras du public et du privé cumulés?

**03.03 Irina De Knop (Open Vld):** Mijnheer de minister, zoals al door een aantal collega's is gezegd, is het vandaag de drieëntwintigste stakingsdag van dit jaar. Op het ogenblik waarop ik de vraag schreef, was het 8 april en toen hadden we reeds de twintigste stakingsdag beleefd.

Mijn vraag is gelijklopend met die van mevrouw Cuylaerts.

Hoeveel treinen hebben er gereden volgens de alternatieve dienstregeling vergeleken met de voorziene dienstregeling tijdens de stakingsdagen in 2025? Wat is daarvan de financiële impact?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de lopende onderhandelingen die u hebt met de vakbonden? Hebt u al zicht op een mogelijke uitkomst en eventueel ook een einde van de talrijke stakingen, die stilletjesaan toch wel een pest beginnen te worden voor de mensen die werkwilbig zijn? We hadden in onze vraag ook een opsplitsing gevraagd per stakingsdag, maar het is geen enkel probleem als ons dat schriftelijk zou worden bezorgd.

**03.04 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik heb zelf drie vragen ingediend.

Wat betreft de aspecten van de spoorstakingen vind ik me helemaal terug in de vragen die de voorgaande sprekers hebben gesteld.

Er is één aspect dat ik wel nog wil toelichten en dat betreft de toekomst van Securail. Ik heb begrepen dat u overleg hebt gehad met de drie grote spoorvakbonden en dat daar ook gesproken zou zijn over de mogelijke overheveling van de spoorwegbeveiliging Securail naar Binnenlandse Zaken.

Kunt u bevestigen dat daarover is gesproken? Zo ja, wat was de inhoud van de gesprekken daarover? Wat is uw visie op de veiligheidsdienst van de NMBS? Op welke wijze zou een eventuele overheveling plaatsvinden? Wat zou dat betekenen voor het statuut en de werkvoorwaarden van de werknemers van Securail? Op welke wijze zal een overheveling naar Binnenlandse Zaken de veiligheid binnen het spoor gebeuren ten goede komen? Tot slot, welke verdere stappen zullen er inzake deze mogelijke overheveling of inzake de toekomst van Securail worden ondernomen?

**03.05 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous avez récemment mené des négociations avec les syndicats du rail (CGSP-Cheminots, CSC-Transcom, SLFP-Cheminots), ainsi qu'avec les directions de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail. Ces discussions ont, semble-t-il, abouti à un préaccord social visant à apaiser les tensions sociales persistantes dans le secteur ferroviaire belge.

Ce préaccord concerne la garantie de l'emploi et les droits acquis, des transferts de compétences entre HR Rail et les entreprises ferroviaires et une modernisation du statut. Par contre, vous n'avez pas abordé la question centrale, celle des pensions du personnel roulant, qui est pourtant le point principal de préoccupation sur le plan social.

J'entends bien que ces questions concernent en premier lieu votre collègue le ministre des Pensions mais en tant que membre du gouvernement vous avez, me semble-t-il, votre part de responsabilité dans ce dossier. Vous ne pouvez pas lui renvoyer la balle, car vous êtes également partie prenante de ces discussions. Vous devez vous y atteler et intégrer les discussions menées par votre collègue chargé des Pensions.

Monsieur le ministre, quelle est la nature des accords que vous avez conclus avec les représentants des travailleurs? Quelles sont les étapes suivantes? De quelle façon et dans quel délai ces accords doivent-ils être mis en œuvre? Quels engagements avez-vous pris à l'égard des représentants des travailleurs dans le dossier relatif aux pensions? Entendez-vous faire pression sur votre collègue des Pensions pour qu'il modifie son approche du dossier et préserve l'attractivité et la prise en considération de la pénibilité du travail au sein de la SNCB?

**03.06 Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, comme vous avez encore pu le constater ce matin, la colère des travailleuses et des travailleurs face au plan de votre gouvernement ne faiblit pas. Faire des économies dans les services publics et dans notre sécurité sociale, travailler plus longtemps pour moins d'argent, flexibiliser davantage le monde du travail, elles et ils n'en veulent pas et l'ont fait savoir ce matin. J'en reviens justement. Il y a beaucoup de monde dans les manifestations et sur les piquets, aussi bien en Flandre qu'en Wallonie.

Concernant plus spécifiquement le rail, mes petites oreilles m'ont laissé savoir qu'un préaccord avec les organisations syndicales serait sur la table. Monsieur le ministre, que pouvez-vous nous dire à ce sujet? Comment voyez-vous la suite?

Par ailleurs, que répondez-vous aux manifestants qui étaient présents par milliers dans les rues des différentes villes du pays aujourd'hui? Quelles initiatives comptez-vous prendre plus spécifiquement concernant les pensions des cheminots?

Le **président**: D'autres collègues souhaitent-ils intervenir? (*Non*) Monsieur le ministre, vous avez la parole.

**03.07 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, comme nous avons eu l'occasion d'en discuter depuis le début de la législature, les mouvements de grève perturbent lourdement le réseau et pénalisent des milliers de citoyens. Ces grèves trouvent leur origine, en toute grande majorité, dans des mesures prises sur la base de l'accord de gouvernement, fruit d'une négociation démocratique et reflétant la volonté d'une majorité politique claire.

In geval van staking wordt een aangepast vervoersplan opgemaakt in functie van het beschikbare

personeel, zoals voorzien in de wet van 29 november 2017 op de gegarandeerde dienstverlening. De keuze om te werken met een aangepast vervoersplan heeft als gevolg dat de informatie zo snel mogelijk moet worden bezorgd aan de reizigers in de applicaties, waardoor er niet moet worden vertrokken van een standaard vervoersplan waarbij trein na trein wordt geschrapt. We kunnen de methode niet bekritisieren.

Mevrouw Cuylaerts, u legt terecht een verband tussen de verbetering van de stiptheid door het schrappen van treinen en de evaluatie van de prestaties waarin het contract voorziet. Ik heb niet onderhandeld over het prestatiecontract. De prestatie-indicatoren zijn gebaseerd op een contractuele methodologie, maar ik zal niet nalaten deze kwestie aan te halen tijdens de tussentijdse evaluatie in 2027, op dezelfde manier als de wens die in het regeerakkoord werd geuit om actie te ondernemen om het aantal afgeschafte treinen te verminderen.

En matière de statistiques concernant les grèves, je demanderai aux deux entités de faire un rapport détaillé sur l'efficacité du service garanti d'ici à la fin de cette année, en prenant particulièrement en compte la sécurité.

La concertation sociale étant primordiale pour moi, nous avons pris le temps avec les syndicats et les entreprises publiques de nous pencher pendant 48 heures sur les dispositions de l'accord de gouvernement qui relèvent de mes compétences.

Cette concertation a permis de déboucher sur un protocole de préaccord social, comme cela a été largement relayé dans la presse. Certains d'entre vous y ont d'ailleurs fait référence, et je suppose que le texte de M. Legasse a par contre été rédigé avant, car je n'ai vraiment pas eu le sentiment d'être un voyou aux yeux des syndicats. Ces échanges ont permis d'aboutir à une meilleure compréhension mutuelle. Je souligne l'importance d'un dialogue continu et rappelle que la réforme du secteur ferroviaire doit être portée collectivement par l'ensemble des partenaires.

Je rappelle ici les principes fondamentaux qui sous-entendent le préaccord qui a été conclu.

Premièrement, l'emploi et les droits acquis des travailleurs sont garantis. Deuxièmement, un transfert des compétences est prévu, notamment en matière de recrutement, de sélection et de gestion des carrières vers les entités. Troisièmement, HR Rail reste garant de la concertation sociale, de la réglementation, du statut du personnel et des contrats. Et, quatrièmement, un cadre adapté aux défis actuels du secteur sera mis en place avec l'inévitable modernisation du statut et le développement des relations contractuelles.

Dans les prochains jours, les syndicats soumettront la proposition à leurs affiliés. Leur approbation constitue bien évidemment une étape essentielle avant que je vous la présente plus officiellement et peut-être de manière plus détaillée. Nous avons mené des discussions ouvertes, dans un esprit de responsabilité. Ce préaccord constitue une base solide porteuse de stabilité et de perspectives pour l'avenir du rail. À la suite de ce préaccord, METISP-Protect a également décidé de renoncer à son préavis de grève déposé pour l'action du 4 mai 2025, 22 h 00, au 9 mai 2025, à la même heure.

Au sujet de Securail, une rencontre entre le ministre de l'Intérieur, M. Quintin, et moi-même a eu lieu. Nous avons convenu qu'un groupe de travail sera mis sur pied afin de déterminer la meilleure manière d'avancer sur les collaborations possibles. Nous nous sommes alignés sur le principe de maintenir le personnel de Securail au sein de la SNCB.

Enfin, concernant les pensions, les syndicats ont entamé une discussion avec le ministre des Pensions, M. Jan Jambon, lors d'une première rencontre en mars. Une nouvelle réunion a eu lieu ce 28 avril, dont j'ai appris qu'elle s'était déroulée dans une atmosphère constructive. Je ne peux qu'espérer que, sur la base des concertations qui sont intervenues, les mouvements de grève pourront être suspendus. J'espère qu'un accord pourra également être conclu dans le cadre des pensions avec mon collègue Jambon.

**03.08** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

Ik ben blij te horen dat de mogelijkheid bestaat dat de vastberadenheid van de vakbonden misschien toch bijna ten einde komt, want tot vandaag blijven zij vol enthousiasme met hun asociale stakingsacties

doorgaan. Laat ons eerlijk zijn, de maat is vol, maar daarover hebben we al genoeg gediscussieerd. Ik vrees alleen dat de vakbonden elk draagvlak verloren hebben. Het vertrouwen van de treinreizigers wordt immers keer op keer onderuitgehaald.

Wat mij het meest verontrust als er cijfers naar boven komen, zeker als men de cijfers van Infrabel hoort, zijn de serieuze bedragen. Het is erg dat de NMBS daarover opnieuw in alle talen zwijgt. Ook dat zal wel oplopen. Dat zullen geen kleine bedragen zijn. Wie gaat dat gelag betalen? Ik veronderstel dat het de belastingbetaler zal zijn.

Ik ben heel blij te horen dat u inzet op de dialoog, zeker als u verwijst naar het overleg van 48 uur, waar een solide basis is gelegd. Ik ben zeer blij dat we dan toch vertrokken zijn. Ik hoop dat daar heel mooie resultaten uit gekomen zijn. Ik ben in blijde verwachting van de details die we binnen enige tijd hopelijk te weten zullen komen.

**03.09 Dimitri Legasse (PS):** En effet, monsieur le ministre, ma question n'était pas tout à fait adaptée ou méritait une mise à jour. Néanmoins, vous n'évoquez pas l'évolution du dossier, si ce n'est la réunion du 28 avril avec le ministre Jambon ainsi qu'un espoir dans votre chef. Nous attendons donc l'évolution de ce dossier avec M. Jambon ainsi que les détails du préaccord auquel vous faites référence, comme vient de le dire ma collègue. Je suis également impatient d'obtenir ces détails. Je vous remercie.

**03.10 Irina De Knop (Open Vld):** Mijnheer de minister, u lijkt mij een man te zijn met veel geduld. Ik apprecieer uw rustige standvastigheid zeker en vast. Ik zou zelf wat minder geduld hebben. Ik hoop dat we nu inderdaad snel duidelijkheid zullen krijgen over de plannen van de regering en of de vakbonden het daar wel of niet mee eens zijn.

Zoals de collega van de N-VA al meegaf, wij denken ook dat het draagvlak voor deze stakingen ruim overschreden is. Het geduld is op bij de gemiddelde Vlaming, Waal en Brusselaar. Wat ons betreft moet dit stoppen.

In dat verband heb ik vanochtend een wetsvoorstel toegelicht in deze commissie om te zorgen voor een systeem van minimale dienstverlening. Mijnheer de minister, ik hoop dat u daar met veel interesse naar wilt kijken, want deze gijzeling moet eindelijk stoppen.

**03.11 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik ben natuurlijk blij dat er toenadering is. Ik heb daar ook van in het begin al naar gevraagd. Het betreft een staking die niet gericht is tegen de NMBS, maar tegen de arizonaregering en de plannen van die regering. Ik ben heel blij dat er constructief overleg geweest is en dat er ook een voorakkoord is gekomen. Men mag echter het vel van de beer niet verkopen voordat hij geschoten is. Het is natuurlijk slechts een voorakkoord. Zonder de goedkeuring van de achterban van de vakbonden en het spoorpersoneel stelt dit natuurlijk niks voor. Dat blijft dus even afwachten.

Ik begrijp dat er een werkgroep wordt opgericht met betrekking tot Securail. Ik denk uit uw antwoord te mogen begrijpen dat Securail bij de NMBS blijft en dus niet zomaar overgeheveld wordt richting Binnenlandse Zaken. Ik veronderstel dat die werkgroep zich zal richten op de onderlinge samenwerking, op hoe een aantal praktijken en de aanpak kunnen worden verbeterd. Ik hoop natuurlijk ook dat er op dat vlak snel resultaat zal worden geboekt. Dat is natuurlijk een heel ander onderwerp, want dan spreken we over specifieke veiligheid bij het spoorgebeuren. Ik kijk vol verwachting vooruit.

**03.12 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen):** Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Vous évoquez des discussions constructives entre le ministre Jambon et les syndicats. Je pense néanmoins que vous devez également prendre part à ces discussions et être beaucoup plus proactif dans le sort qui sera réservé aux travailleurs et aux cheminots. Le service du rail en dépend. Si l'attractivité du métier continue de diminuer, si les cheminots sont moins bien traités, si la pénibilité de leur emploi n'est pas mieux prise en considération, nous allons au-devant d'un vrai problème au niveau du recrutement, une responsabilité qui vous incombe. Vous devez davantage prendre part aux discussions et ne pas vous contenter de vous cacher derrière la responsabilité du ministre des Pensions.

**03.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

J'entends qu'un préaccord sur le rail avec les organisations syndicales est bien sur la table. Il reviendra aux affiliés cheminots de le valider. Nous suivrons ce dossier et analyserons le potentiel de cet accord avec une grande attention, car il ne peut y avoir qu'une seule issue à ce conflit, à savoir un dialogue constructif avec les organisations syndicales.

De **voorzitter**: Ik kijk opnieuw rond in de zaal. Zijn er andere fracties die zich wensen aan te sluiten bij de replieken? (*Nee*) Dan is ook dit actualiteitsdebat afgesloten.

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

**04** **Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de NMBS-dienstregeling op het station Liedekerke" (56003509C)**

**04** **Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence des nouveaux horaires de la SNCB sur la gare de Liedekerke" (56003509C)**

**04.01** **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, met de hervormde dienstregeling van de NMBS, die midden december 2024 is ingevoerd, zijn er voor pendelaars in verschillende stations en dus ook in Liedekerke aanzienlijke wijzigingen doorgevoerd. Bijvoorbeeld, de rechtstreekse trein naar Gent-Sint-Pieters is afgeschaft, waardoor alle reizigers nu via Brussel moeten reizen, wat hun traject aanzienlijk verlengt. Ik druk het even uit in een mogelijk voorbeeld voor de andere kant van het land. Indien u naar Charleroi zou willen reizen, zou dat betekenen dat u iedere keer via Namen moet omrijden. Daarmee wil ik u even meegeven hoe gek de regeling is.

Een andere aanpassing is gebeurd aan Lijn 60 tussen Brussel en Dendermonde. Die wijziging zorgt ook voor tal van problemen. Er is daardoor slechts één stoptrein per uur, waardoor de huidige treinen overvol zijn. Het lijken geen treinen meer voor personenverkeer, maar veeleer beestenwagons.

In eerdere antwoorden, ook van uw voorganger, werd gesteld dat de NMBS haar vervoersplan had aangepast op basis van de spoorcapaciteit, het beschikbare materieel en de infrastructuurwerken, alsook dat beslissingen werden genomen door de raad van bestuur en de NMBS. Ik had echter zelf ook een brief overhandigd aan de CEO van de NMBS. Zij had meegegeven dat zij zeker zouden zoeken naar mogelijkheden om aanpassingen te maken en ervoor te zorgen dat de dienstregeling opnieuw beter en kwalitatiever voor de reiziger zou verlopen.

Mijnheer de minister, u bent nieuw. Daarom wil ik nu graag aan u de problematiek voorleggen en het volgende vragen.

Wat is uw evaluatie van de dienstregelingswijzigingen inzake de impact op de pendelaars in Liedekerke? Op welke manier wordt specifiek rekening gehouden met de behoeften van kleinere strategisch gelegen stations in de rand rond Brussel?

Welke concrete stappen zult u samen met de NMBS en Infrabel ondernemen om verbindingen vanuit Liedekerke te verbeteren?

Ten slotte, kunt u ons iets mededelen over de manier waarop u de communicatie aan de lokale besturen zult versterken?

**04.02** **Minister Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, het nieuwe treinaanbod voor 2025 is sinds 15 december 2024 van kracht. Het omvat een uitbreiding van het treinaanbod met bijna 2 % ten opzichte van 2024, wat bijdraagt aan de langtermijndoelstelling van 10 % groei tegen 2032, zoals vastgelegd in het openbardienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid. Een gestage uitbreiding van het treinaanbod gedurende de looptijd van het contract, moet er mee voor zorgen dat de NMBS een reizigersgroei van 30 % kan realiseren tegen 2032.

Samen met die uitbreiding van het aanbod was de NMBS evenwel genoodzaakt om ook enkele aanpassingen aan de bestaande dienstregeling door te voeren. Om haar treinen in te leggen zoals zij dat zou willen, moet de NMBS kunnen beschikken over de daartoe benodigde spoorcapaciteit. Dat kan echter niet altijd en niet overal. Daardoor veranderde het traject voor een aantal IC- en S-treinen. Dat

is nodig ingevolge een haalbaarheidsstudie van Infrabel om zowel het nationale als het internationale treinaanbod van de verschillende operatoren op het net te kunnen verzekeren. Ook het treinaanbod in Liedekerke werd daardoor geïmpacteerd. De NMBS heeft het volledige overzicht bezorgd van het aanbod voor reizigers die de trein nemen in Liedekerke. Dat zal ik u zo dadelijk laten bezorgen.

De NMBS communiceert op haar website duidelijk over de voornaamste nieuwigheden en informeert tevens de lokale besturen van steden en gemeenten en andere stakeholders. De NMBS is een vaste deelnemer van de Vlaamse vervoerregio's en is steeds bereid om daaromtrent te overleggen. De uitdaging blijft evenwel om de zeer vele vragen die overal leven, te verzoenen met de beperkingen op het vlak van spoorcapaciteit en operationele en budgettaire middelen.

Concreet, op weekdagen behouden de reizigers vanuit Liedekerke richting Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord met de S8-verbinding twee snelle rechtstreekse treinen per uur via de snellijn 50C. Die trein stopt ook in Anderlecht. De S10-verbinding via Jette blijft eveneens behouden. Richting Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg is er sinds december 2024 een verhoogd rechtstreeks aanbod naar drie treinen per uur. Richting Ternat, Groot-Bijgaarden, Dilbeek en Jette zijn er minimale aanpassingen in de spreiding van de S4- en S10-treinen tussen Liedekerke en Jette. Richting Gent en Aalst zullen tijdens de daluren de reizigers voortaan in Denderleeuw moeten overstappen, wat een extra reistijd van ongeveer vijf minuten met zich meebrengt. Richting Aalst en Erembodegem vermindert het rechtstreekse aanbod van drie naar twee S-treinen per uur. Richting Leuven is er een overstap in Brussel-Zuid nodig op de IC01 Oostende-Brussel-Eupen of de IC12 Kortrijk-Brussel-Welkenraedt. De reistijd blijft vrijwel ongewijzigd.

Tijdens het weekend vermindert het treinaanbod richting Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord naar één rechtstreekse trein per uur via de snellijn 50C, met stop in Anderlecht. Richting Gent, Wetteren, Lede en Aalst is een overstap in Denderleeuw nodig, met een extra reistijd van ongeveer 5 minuten via de IC20, of 21 minuten via de IC29. Richting Brussels Airport is een overstap in Brussel-Zuid nodig, wat de reistijd met ongeveer 17 minuten verlengt.

Dat was de inlichting van Infrabel en de NMBS daarover.

**04.03 Irina De Knop** (Open Vld): Er is eigenlijk sinds eind vorig jaar, sinds wij de vragen hebben gesteld en de hoorzittingen hebben gehouden, niets gewijzigd in het vervoersaanbod bij de NMBS. Ik zou u toch echt heel expliciet willen vragen om die vragen mee te nemen.

Men heeft dus in de rand rond Brussel de lijnen van en naar het station Liedekerke, dat recent gerenoveerd werd en waar vroeger heel wat treinen rechtstreeks én naar Brussel én naar Gent én naar Leuven gingen, veranderd naar lijnen waar moet worden overgestapt. Dat zorgt voor een degradatie van dat aanbod. Ik begrijp niet goed dat dat gebeurt in de rand rond Brussel, waar de nood aan de modal shift enorm groot is. Er zijn nu immers werken gaande aan de ring en er zullen nieuwe werken aan de ring starten ter hoogte van het op- en afrittencomplex in Dilbeek. Dat zal de situatie enkel verergeren. Als wij dus op het vlak van openbaar vervoer geen flankerende maatregelen nemen, zal het fileleed in de Brusselse regio alleen nog maar toenemen.

Ik wil u dus heel beleefd maar met aandrang vragen, mijnheer de minister, om dit verder op te nemen zodat de NMBS een wijziging opneemt van haar aanbod naar het einde van dit jaar toe met het oog op de nieuwe dienstregeling volgend jaar. Ik kan me niet voorstellen dat dat niet kan gebeuren. Dit is namelijk een degradatie van een station dat al jarenlang de draaischijf is voor het openbaar vervoer in onze regio.

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

**05 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Herentals en het beleid van de NMBS met betrekking tot de stationsparkings" (56003585C)**

**05 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Herentals et la politique de la SNCB concernant les parkings des gares" (56003585C)**

**05.01 Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, het station van Herentals kwam in het verleden al regelmatig aan bod in deze commissie. De aanleiding daarvoor was de parking voor wagens, die in 2023 betalend werd gemaakt, inclusief de blauwe parkeerplaatsen voor personen met een beperking, terwijl zij elders in Herentals gratis mochten parkeren.

Naast de autoparking werd ook de fietsenstalling opgewaardeerd en uitgebreid met een beveiligde, weliswaar betalende parking. Uit eerdere vragen hierover in deze commissie bleek dat het aantal wagens dat de autoparking gebruikt daardoor was teruggelopen, maar dat wel een hoger aantal fietsers nu gebruikmaakt van de fietsenparking.

Hoe is het aantal gebruikers van de stationsparking in Herentals sinds 2023 geëvolueerd, zowel wat de wagen als de fiets betreft?

Mijn tweede vraag is of u bij de beslissing van de vorige minister van Mobiliteit blijft om deze autoparking betalend te maken.

Aangezien we vaststellen dat dat tot een daling van het gebruik leidt, bent u van plan om in de toekomst nog meer autoparkings aan stations betalend te maken? Zo ja, voor welke stations zal dat het geval zijn?

Hoe staat u, ten slotte, tegenover het idee om de blauwe parkeerplaatsen voor personen met een beperking gratis te maken op de betalende stationsparkings?

**05.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Gielis, zoals dat in haar openbaardienstcontract is bepaald, past de NMBS een strategie toe die gebaseerd is op de volgende zes principes: prioritaire toegang voor treinreizigers in de parkings met toegangscontrole; een voordeliger tarief voor regelmatige en occasionele treingebruikers wanneer de parking betalend is; een gedifferentieerd tariefbeleid dat rekening houdt met het stationstype, het gebruiksprofiel en de lokale markt; een dekking van de operationele kosten door de inkomsten; aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets tussen de woonplaats en het station door concurrentie op het vlak van tarieven te vermijden; een aanbod van een ruim scala aan intermodale diensten zoals deelauto's en deelfietsen, oplaadstations en fietspunten.

Ik geef u de volgende verduidelijking bij die principes. De NMBS wil mensen aanmoedigen om met de fiets of de bus naar het station te komen en zo de modal shift te stimuleren naar duurzame en groene mobiliteitsmodi. De NMBS heeft daarbij vastgesteld dat tarifiering werkt om het gebruik van de wagen tegen te gaan. De NMBS kan daarmee ook de dienstverlening aan haar klanten verbeteren door hun een parkeerplaats te garanderen.

Het is belangrijk in te zetten op een mentaliteitswijziging om de wagen los te laten wanneer dat kan. De ervaring leert immers dat 25 % van de treinreizigers bij het betalend maken van een autoparking de overstap maakt naar de fiets. We moeten niet het gebruik van de auto maar wel de modal shift verder stimuleren. De grootste moot van de gebruikers van de parkings van de NMBS woont immers binnen een afstand van 3 kilometer of minder van het station.

Dat is ook het geval in Herentals. Dit zijn in hoofdzaak pendelaars met een abonnement, ouder dan 17 jaar. Het aantal opstappende reizigers wijzigt zich niet wanneer een stationsparking betalend wordt. Het is immers het treinaanbod dat de aantrekkelijkheid van het station bepaalt, niet het feit of de parking betalend is of niet.

De NMBS krijgt regelmatig vragen over de bezettingscijfers en inkomsten van haar verschillende parkings. Aangezien het beheer van parkings deel uitmaakt van een zeer concurrentiële markt is het niet opportuun om daarover te communiceren. De NMBS laat me weten dat de bezetting van de autoparkings sinds de opening in juni 2023 in stijgende lijn gaat.

Ik erken het belang van de toegankelijkheid en inclusiviteit voor personen met een beperking. Volgens de huidige wetgeving in België hebben houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap het recht om te parkeren op voorbehouden plaatsen en in een blauwe zone zonder tijdslimiet. Dit geldt echter niet automatisch voor betalende parkeerplaatsen.

Aan de stations bevindt de blauwe parkeerplaats voor personen met een beperking zich steeds zo dicht mogelijk bij de perrons. Indien mogelijk en operationeel haalbaar, in functie van de structuur van de parking en van de mogelijkheden in de stationsbuurt, is een aantal plaatsen voorzien voor personen met beperkte mobiliteit buiten de betaalzone en is parkeren gratis. De mogelijkheid moet dan wel bestaan dat de stad of gemeente het reglementaire gebruik ervan kan controleren.

**05.03 Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord.

Ik neem de zes parameters mee die vermeld zijn in het openbaredienstcontract, maar ik heb toch enkele bedenkingen. Wat de modal shift betreft, u verwijst naar de perimeter van de pendelaars. Die zouden binnen een afstand van drie kilometer van het station wonen. Ik spreek nu even uit eigen ervaring. Ik zou gebruik moeten maken van het openbaar vervoer, met name van De Lijn, om in het dichtstbijzijnde station te geraken. We hebben dat al eens nagekeken. Dat is in de praktijk niet mogelijk.

Wij zouden in overleg moeten gaan met een andere overheid, die verantwoordelijk is voor De Lijn, om die zaken op elkaar af te stemmen, zodat we een antwoord kunnen bieden wat betreft de modal shift. Dat is inderdaad een bekommernis die zowel de lokale als de hogere overheden moeten meenemen. We moeten daarop blijven inzetten en er ook over waken dat de verschillende vervoersmodi matchen.

Wat de betaalzones voor personen met een beperking betreft, stemt uw antwoord mij enigszins tevreden. Ik zal zeker in overleg gaan met de lokale overheid om na te gaan of die daarop kan toekijken en er op die manier een tegemoetkoming kan worden georganiseerd, in samenspraak met de NMBS.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**06 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stijging van het aantal letselgevallen met elektrische steps" (56003613C)**

**06 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre croissant d'accidents de trottinette électronique avec lésions corporelles" (56003613C)**

**06.01 Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, de verkeersveiligheidsbarometer van Vias toont een zorgwekkende stijging van het aantal letselgevallen met elektrische steps in ons land. In 2024 registreerde de politie 1.745 ongevallen met elektrische steps, een stijging van 9 % ten opzichte van 2023. In Vlaanderen nam dat aantal toe met 10 % en in Wallonië zelfs met 20 %. Helaas waren er in Vlaanderen ook drie dodelijke slachtoffers bij deze ongevallen.

Hoewel er sinds juni 2022 strengere regels gelden voor het gebruik van elektrische steps, zoals de snelheidslimiet van 25 km/u en het verbod op rijden op het voetpad, worden deze regels nog vaak genegeerd. Verkeersinstituut Vias pleit daarom voor meer gerichte sensibilisering en politiecontroles.

Hoe evalueert u het gevoerde beleid? Bent u bereid om in overleg met de gewesten en lokale overheden gerichte sensibiliseringscampagnes op te zetten en om de handhaving via de politiezones te versterken? Welke bijkomende maatregelen overweegt u om het aantal letselgevallen met elektrische steps terug te dringen en zo de verkeersveiligheid te verbeteren?

**06.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw De Knop, de belangrijkste regels staan in onze wetgeving. De minimumleeftijd van 16 jaar, het verbod op het gebruik van voetpaden en het vervoeren van een passagier, de snelheidslimiet van 25 km/u en de verschillende lokale parkeerverboden bieden een voldoende duidelijk kader om het veilige gebruik van elektrische steps op de openbare weg te organiseren. Er is echter nog een lange weg te gaan van regels naar de praktijk.

Het lijkt geen twijfel dat deze regels niet door al onze medeburgers naar de letter worden nageleefd. Daarom vind ik het belangrijk dat de inspanningen van de politiediensten op het gebied van controle en preventie niet verslappen.

Wat de tweede vraag betreft, ik ben natuurlijk voorstander van volgehouden bewustmaking en overleg met de gewesten. Daarom zal ik dit onderwerp tijdens de volgende IMC-vergadering bespreken. Daarnaast zal ik een beroep doen op mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie om te zien hoe

controles een verschil kunnen maken.

Wat de derde vraag betreft, naast de maatregelen betreffende de gebruiksvoorwaarden voor elektrische steps ben ik van plan het ontwikkelen van specifieke veiligheidseisen voor elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen te ondersteunen. De Europese Commissie heeft immers een studie uitgevoerd naar verschillende opties voor een geharmoniseerd regelgevingskader voor lichte elektrische voertuigen die nog niet over specifieke wetgeving beschikken. Deze studie zou op middellange termijn kunnen leiden tot een voorstel voor een Europese verordening. Deskundigen uit mijn administratie zullen zeker betrokken zijn bij het ontwikkelen van deze nieuwe technische voorschriften.

Verder, in afwachting van een eventueel Europees initiatief, heb ik de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd om dit jaar een vergelijkend onderzoek uit te voeren naar de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen in lidstaten die deze al hebben opgesteld. Indien de Europese Commissie in tussentijd nog steeds geen ontwerp van geharmoniseerde verordening heeft ingediend, zal ik vervolgens de haalbaarheid onderzoeken om in België, in overleg met de gewesten en de Benelux, een nationaal kader te definiëren voor de goedkeuring van deze toestellen.

De ontwikkeling van technische veiligheidseisen voor elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen, waarbij met name rekening wordt gehouden met een snelheidslimiet en een massalimiet, zal ongetwijfeld bijdragen aan het verminderen van de frequentie en de ernst van ongevallen met dergelijke toestellen.

Tot slot constateren we de aanwezigheid van niet-conforme toestellen op de openbare weg, bijvoorbeeld fatbikes, die vaak met een hoog ongevalsrisico gepaard gaan, bijvoorbeeld te wijten aan een te hoge snelheidslimiet.

In samenwerking met de minister van Economie, die verantwoordelijk is voor het markttoezicht op deze toestellen, onderzoek ik in welke mate mijn administratie kan meewerken aan nieuwe controlecampagnes gericht op voortbewegingstoestellen die op de markt zijn gebracht.

**06.03 Irina De Knop (Open Vld):** Ik dank u voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

U hebt duidelijk de intentie geuit om verder op onderzoek uit te gaan en om te bekijken in welke mate er ook technische eisen kunnen worden opgelegd aan de toestellen zelf. Dat lijkt me zeker een waardevolle maatregel. Ik zal uw antwoord verder analyseren en er bij gelegenheid op terugkomen.

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

**07 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het experiment met reizigerstreinen zonder treinbegeleiders" (56003615C)**

**07 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'expérience visant à faire circuler des trains de voyageurs sans accompagnateur" (56003615C)**

**07.01 Irina De Knop (Open Vld):** Mijnheer de minister, in uw beleidsverklaring hebt u voorgesteld om met experimenten te starten met reizigerstreinen zonder treinbegeleiders, zoals het one-man-carsysteem op landelijke en voorstedelijke lijnen. U geeft aan dat dat een oplossing voor het personeelstekort zou kunnen bieden, mits er aan de nodige veiligheidsvoorwaarden wordt voldaan. Het is inderdaad geen nieuw idee. Ook voormalige spoorbazen hebben dit laten onderzoeken. Zij hebben zich daarbij laten inspireren door voorbeelden uit Frankrijk, Duitsland en Zwitserland.

Volgens eerdere studies kunnen one-man-carreinen al vanaf 2020 worden ingezet. De financiële winst werd toen op 28 miljoen euro berekend. Het idee werd echter door de nieuwe treinbaas – wat is nieuw? – in 2019 van tafel geveegd. Het lijkt er ook op dat de NMBS bij dit standpunt blijft. In hun reactie hebben ze duidelijk gemaakt dat de inzet van treinbegeleiders essentieel blijft zolang cruciale functies zoals een veilig vertrek, assistentie enzovoort niet op een andere manier kunnen worden ingevuld.

Mijnheer de minister, op welke manier rijmt uw voorstel met het openbaardienstcontract en het

ondernemingsplan, waarin wel degelijk expliciet is opgenomen dat de aanwezigheid van treinbegeleiders behouden moet blijven? Hoe wilt u de essentiële functie van treinbegeleiders garanderen, zoals aangegeven door de NMBS? Hoe wilt u rekening houden met de zorgen van de vakbonden en de reizigersorganisaties, die ook eerder al sterk gekant waren tegen de invoering van treinen zonder treinbegeleiders?

Mijnheer de minister, wij willen graag van u weten of u standhoudt en dit voorstel zult doorzetten en op welke manier u dit verder zult aanpakken.

**07.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Knop, treinbegeleiders spelen zeker een cruciale rol op onze treinen. Ze zorgen voor een veilig vertrek en de algemene veiligheid van de reizigers, duidelijke reizigersinformatie en assistentie, zeker voor personen met een beperkte mobiliteit, en de controle van vervoersbewijzen. Zolang deze functies niet op een andere manier kunnen worden gegarandeerd, blijven treinbegeleiders natuurlijk noodzakelijk.

Noch de Belgische en Europese wetgeving, noch het contract van openbare dienst legt een begeleidingsnorm op aan boord van de trein. Ik ben daarom van plan om experimenten te overwegen om op termijn bepaalde passagierstreinen te laten rijden met slechts één persoon aan boord. Daarbij moet natuurlijk aan alle veiligheidsvoorwaarden worden voldaan. Ik stel immers vast dat deze praktijk vrij courant is elders in Europa, bijvoorbeeld op regionale lijnen in Nederland en Denemarken en op de lijnen van het RER in Parijs.

Zoals ik heb vermeld tijdens de voorstelling van mijn beleidsverklaring, ik ben me bewust van de gevoeligheid van het onderwerp. Ik heb de gelegenheid gehad om dit rechtstreeks te bespreken met de vertegenwoordigers van de vakorganisaties. Deze maatregel maakt momenteel geen deel uit van de programmatie van de aangepaste sociale onderhandelingen en ligt dus niet op tafel. Voordat ik dit op de agenda zet van een later sociaal overleg tussen vakbonden en directie, ga ik naar het buitenland om de eventuele voor- en nadelen van dit voorstel te bestuderen. Alleen dan kan dit het voorwerp worden van sociaal overleg. Dat is het kader waarbinnen ik de debatten wil voeren.

Een dergelijke maatregel vereist onder andere een aanpassing aan het rollend materieel. We hebben beslist om bij elke aankoop van nieuwe treinstellen, die een levensduurverwachting hebben tot 2070, de nodige technische uitrusting te voorzien. Die specificatie werd daarom ook opgenomen in het lastenboek met betrekking tot de aankoop van de MR30.

Mijn engagement is duidelijk. Samen met de NMBS wil ik blijven investeren in een veilig, betrouwbaar en betaalbaar treinvervoer voor iedereen op het gehele grondgebied.

**07.03** **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, kort samengevat zal er deze legislatuur geen sprake zijn van een invoering van dit soort treinen, maar zal bij de aankoop van de nieuwe toestellen in de technologie worden voorzien. Dat is de korte samenvatting.

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

**08** **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe NMBS-dienstregeling en de afschaf van de S9-verbinding in Herent en Kortenberg" (56003674C)**

**08** **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB et la suppression des arrêts sur la ligne S9 à Herent et Kortenberg" (56003674C)**

**08.01** **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, de S9-verbinding stopt sinds 15 december van vorig jaar met de nieuwe NMBS-dienstregeling niet meer langer in Herent en Kortenberg. Dat heeft tot heel wat reacties en onvrede in de regio geleid. De gemeenten Herent en Kortenberg verstuurden daarover reeds een open brief aan de NMBS.

Intussen zijn we wel enkele maanden verder en maken we graag een eerste stand van zaken op. Een bezorgdheid die lokaal leeft, is vooral die over de overstap in Diegem. Daar is slechts in een beperkte overstaptijd voorzien, waardoor heel wat reizigers hun aansluiting missen zodra er sprake is van enige

vertraging, wat leidt tot oplopende reistijden. Bovendien rijden er sinds de aanpassing van de dienstregeling nog slechts twee treinen per uur richting Brussel in plaats van drie, waardoor ze overvol zouden zitten. Het is dus begrijpelijk dat de gemeenten een brief naar de NMBS hebben gestuurd met de vraag naar bijkomend overleg.

Mijnheer de minister, hebt u kennis kunnen nemen van de brief van de betrokken gemeenten? Wordt er al dan niet een overleg ingepland?

Kan daarin de korte overstaptijd in Diegem aan bod komen? Is er een oplossing bespreekbaar om te verhelpen dat al te veel reizigers hun overstap missen?

Werd de verzadigingsgraad van de resterende treinen gemeten? Wordt de capaciteit van de resterende treinen zo nodig nog verhoogd?

**08.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Gielis, de NMBS laat me weten dat ze nauw contact heeft met de steden en de gemeenten. Zo heeft de NMBS inderdaad het nieuwe schrijven van de gemeenten Herent en Kortenberg goed ontvangen en ook al beantwoord.

Na de analyse van de voorstellen van de gemeenten Herent en Kortenberg heeft de NMBS in haar antwoordbrief toegelicht waarom de voorgestelde oplossingen, de herinvoering van de stopplaatsen Herent en Kortenberg, op het moment jammer genoeg niet haalbaar zijn. Ik zal u die toelichting van de NMBS bezorgen.

Het vervroegen van de S9 vanuit Leuven is niet mogelijk wegens de huidige planning van de IC14-verbinding Tongeren-Quévrain. Tussen Aarschot en Brussel-Noord rijdt de IC14 vanaf de vertakking Diegem tot Brussel-Noord vlak achter de IC35 Rotterdam-Brussel-Zuid. Infrabel staat daarbij geen extra buffertijd toe, daar dat zou leiden tot conflicten en vertragingen op de vertakking Diegem. Bijgevolg is het onmogelijk het rijpad van de IC14 aan te passen en dus ook de S9 vroeger te doen vertrekken.

Bij de opmaak van het vervoersplan werd al onderzocht of het mogelijk was de stops in Herent en in Kortenberg te behouden door de stilstand tot een minimum te beperken. Helaas bleek tijdens de haalbaarheidsstudies dat er geen oplossing kon worden gevonden zonder het schrappen van deze haltes. Bovendien wenst Infrabel, om de robuustheid van de dienstregeling te garanderen, het aantal stops met minimale stilstand te beperken, daar elke bijkomende stop zonder buffer bijkomende vertragingen kan veroorzaken.

Ook het inzetten van Desiro's zou het niet mogelijk maken de S9 te laten stoppen in Herent en in Kortenberg. Bovendien kunnen we vandaag jammer genoeg geen Desiro-trein inzetten op de S9-verbinding. We hebben om operationele en technische redenen onze Desiro-treinen elders meer nodig.

**08.03** **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Het stemt me enerzijds heel blij dat er wel geantwoord wordt en dat de gemeenten een brief krijgen van de NMBS. Anderzijds is het een beetje teleurstellend, zoals u zelf aangeeft in uw antwoord, dat er geen oplossing gevonden kan worden die tegemoetkomt aan de noodzaak die daar toch bestaat.

Wij zouden vanuit deze commissie, en u vanuit de regering, toch een infrastructurele oplossing moeten zoeken. Misschien moeten we dat doen in een later overleg, waar Infrabel gehoord kan worden. We moeten op die manier toch een antwoord kunnen bieden waarmee we onze eigen treinreizigers enige voorrang kunnen geven. U gaf aan dat er op dit moment toch een belemmering is om onze eigen mensen een aanbod te bieden waardoor ze tijdig op het werk of op school raken.

Jammer, maar helaas. Ik moet ook die bewoording gebruiken. Er is nog geen antwoord op deze vraag, in die zin dat er geen oplossing kan worden geboden. We moeten misschien naar alternatieve manieren zoeken om een antwoord te kunnen bieden. Dank u wel, alleszins.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**09** Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport 2024 du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" (56003735C)
- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le survol du Brabant wallon et le rapport du Médiateur fédéral" (56003987C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan d'expansion de Brussels Airport" (56004570C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan de modernisation de l'aéroport de Bruxelles-National" (56004621C)
- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La modernisation de Brussels Airport" (56004721C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rachat de parts de Brussels Airport par les autorités fédérale et flamande" (56004796C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trajectoires de survol du Noordrand" (56004818C)

**09** Sameengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verslag 2024 van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (56003735C)
- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vluchten boven Waals-Brabant en het rapport van de federale Ombudsman" (56003987C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitbreidingsplannen van Brussels Airport" (56004570C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De moderniseringsplannen van Brussels Airport" (56004621C)
- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De modernisering van Brussels Airport" (56004721C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overname van aandelen van Brussels Airport door de federale en Vlaamse overheden" (56004796C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes boven de Noordrand" (56004818C)

**09.01** **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, nous voilà à nouveau en train de discuter de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses nuisances sonores.

Je vous avais déjà interrogé le 12 mars dernier sur l'aéroport. Vous m'aviez alors informé de votre méthodologie, à savoir le groupe de travail que vous entendez constituer pour tenter de concilier les objectifs environnementaux, de santé publique mais aussi l'activité économique et l'emploi.

Je pense qu'il est essentiel de vous laisser travailler et tenter d'aboutir. Toutefois, je vous ai également interrogé la semaine dernière en séance plénière au sujet du plan d'investissement de 500 millions d'euros pour l'aéroport destiné à accroître le nombre de passagers de 24 à 32 millions. Cet échange a déjà eu lieu et je n'y reviendrai pas. Je reste sceptique quant à l'absence d'impact d'une telle augmentation sur les riverains, non seulement en ce qui concerne les vols de nuit mais aussi les vols de jour, qui représentent aussi une nuisance lorsqu'ils sont trop nombreux.

J'aimerais simplement concentrer ma question d'aujourd'hui sur le dernier rapport du Médiateur fédéral pour l'aéroport. Ce document rappelle une série de recommandations qui relèvent du bon sens, de l'efficacité et de l'équité.

Premièrement, il est impératif de respecter toutes les décisions de justice exécutoires, notamment celles relatives aux normes de vent. Il conviendrait ainsi de revenir à la norme dite historique de huit nœuds sans rafale, appliquée sans recours ni incident pendant trois décennies.

Deuxièmement, l'ensemble de la réglementation européenne doit être appliqué à la lettre. Cela implique notamment de publier les procédures de guidage satellitaire manquantes pour les atterrissages par les pistes 07 de Bruxelles-National et d'interdire toute évolution nocturne des avions ne respectant pas les limites de bruit.

Troisièmement, l'exploitant aéroportuaire doit être tenu de respecter à la lettre sa licence et son permis

d'environnement. Brussels Airport Company doit construire à ses frais un mur anti-bruit et un hall couvert pour les essais de réacteurs, alimenter le fonds d'isolation, payer la redevance Diabolo, respecter les normes de bruit bruxelloises et les faire respecter.

Tout ce que je viens de citer ne relève pas de la science-fiction et n'est pas non plus de l'extravagance. Il s'agit de la simple application du droit! Je ne comprendrais pas que les riverains doivent faire l'impasse sur ces points qui font partie de la solution.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de rencontrer le Médiateur fédéral pour l'aéroport dans le cadre de la concertation que vous avez annoncée? Ses recommandations seront-elles examinées par vos services? Pourraient-elles, selon vous, être intégrées au règlement de cette problématique que, j'en suis certain, vous ne manquerez pas de proposer tôt ou tard?

**09.02 Florence Reuter (MR):** Monsieur le ministre, la nuit fut encore une fois courte pour les habitants des communes survolées en Brabant wallon, mais aussi à l'Est de Bruxelles et en périphérie. Mes cernes en témoignent. C'est le résultat des nuisances causées par les atterrissages en piste 01 qui entraînent un survol à très basse altitude de nos communes.

La piste 01 est une piste initialement secondaire, une piste de secours, mais dont l'usage est, depuis plus de 20 ans maintenant, abusif.

En tant que députée issue de la province du Brabant wallon, je suis évidemment sollicitée à chaque activation de la piste 01. J'ai même peur de me rendre à la maison communale le matin, tant les mails de plainte de riverains défilent.

Cela fait maintenant plus de 15 ans que je me bats pour retrouver un peu de sérénité dans le ciel des communes survolées. Votre prédécesseur a, lui, totalement encommissionné ce débat. Il a lancé les grands intérêts généraux du survol, de grandes tables rondes qui n'ont clairement mené à rien – on le savait, c'était perdu d'avance –, sans compter qu'il y a eu des décisions de justice qui n'ont jamais été appliquées.

Alors, je sais pertinemment que ce dossier est extrêmement sensible et que tous les ministres successifs ont eu du mal à s'en occuper, à le gérer. Je sais aussi qu'évidemment, les intérêts des uns et des autres divergent et sont diamétralement opposés. Mais mon expérience dans ce dossier, à la suite de nombreuses réunions, contacts, rencontres avec des experts, démontre que ce sont principalement les normes de vent qui sont utilisées à l'aéroport de Bruxelles-National, et surtout leur interprétation qui détermine l'utilisation des pistes, qui sont au cœur du problème précisément de la piste 01.

En mars, le Médiateur fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National a présenté son bilan annuel. J'en profite d'ailleurs pour saluer le travail réalisé quotidiennement et le fait qu'il nous tienne, en tant que bourgmestres, régulièrement au courant des avancées et des estimations. Ce rapport montre que 1 550 infractions ont été relevées par le coordinateur des créneaux et 763 par le Médiateur. En plus du Médiateur, c'est donc le coordinateur, qui est pourtant rémunéré par l'aéroport, qui rapporte des infractions.

Le 26 février dernier, le tribunal de Bruxelles a une nouvelle fois condamné l'État belge, notamment pour l'usage intempestif de la 01. Cette utilisation constitue une infraction aux normes de bruit bruxelloises, mais elle représente avant tout, on le sait tous, un danger pour la santé des riverains qui en subissent quotidiennement les conséquences.

Monsieur le ministre, compte tenu de l'expertise du Médiateur, l'avez-vous rencontré? Avez-vous eu l'occasion d'échanger sur les recommandations que monsieur De Smet a déjà citées, notamment s'agissant des normes de vent?

Encore une fois, ces mesures n'auraient pas d'impact négatif sur la capacité de l'aéroport puisque l'utilisation de la piste 01 en réduit aujourd'hui la capacité. Et puis, l'État étant condamné à payer de lourdes astreintes alors que les finances publiques sont sous pression, pensez-vous pouvoir rapidement mettre en œuvre des mesures concrètes qui répondent aux décisions de justice et soulagent un tout petit peu les nuits des communes survolées?

J'enchaîne avec le plan de modernisation annoncé par le CEO de Brussels Airport, ces fameux 500 millions d'euros pour anticiper une croissance attendue du trafic passager. Le CEO précise que l'ambition de Brussels Airport est d'améliorer l'expérience et le confort des voyageurs en mettant l'accent sur la qualité, la mobilité et la durabilité.

Ce plan ne présente toutefois aucune mesure en ce qui concerne l'environnement, que ce soit en termes de réduction des nuisances sonores ou des pollutions atmosphériques, des enjeux qui ont pourtant été largement documentés, notamment dans le rapport d'incidence – déjà débattu sous la précédente législature – réalisé par le bureau Envisa.

Donc, depuis 1988, l'aéroport est censé construire un mur anti-bruit ainsi qu'un hall couvert pour les essais de moteurs – des infrastructures qui n'ont pas encore vu le jour. Tout cela a été également détaillé par M. De Smet.

Monsieur le ministre, avez-vous été informé ou en tout cas consulté en amont de la décision de l'annonce de cet investissement? Là aussi, le Médiateur fédéral a exprimé ses préoccupations à ce sujet. Quelles seront les suites données à ses observations? Encore une fois, quelles sont les mesures concrètes que je ne doute pas que vous allez prendre pour répondre à ce dossier vieux de près de 20 ans?

**09.03 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit par mes prédécesseurs, qu'ils soient fatigués ou moins fatigués. Mme Reuter a fait état d'énormément de choses. Néanmoins, je reviendrai sur le demi-milliard investi en vue de gagner 30 % de parts de marché et donc de vols supplémentaires pour atteindre 32 millions de passagers. C'est gigantesque. Le Médiateur fédéral n'a pas tardé. Il a réagi d'emblée, en ne cachant pas sa déception face à ce plan qui ne contient rien en matière de réduction de la pollution environnementale et encore moins en matière de charge sonore.

En Brabant wallon, on n'a eu de cesse de vous interpellier, vous et vos prédécesseurs, sur l'impact du bruit sur la vie quotidienne des habitants. En témoigne la nuit difficile de Mme Reuter. Cela se passe en particulier dans les communes de Braine-l'Alleud et de Waterloo. C'est Bruxelles-National qui provoque toutes ces difficultés. Or le plan présenté par le CEO de Bruxelles Airport ne comporte absolument rien en matière de réduction des nuisances. Aucun projet! Ne revenons pas sur la construction de murs anti-bruit et de halls couverts déjà évoqués précédemment!

Monsieur le ministre, que comptez-vous faire concrètement face aux infractions constatées par le coordinateur et par le Médiateur et les condamnations en justice? Que comptez-vous faire pratiquement pour lutter contre les conséquences négatives de ce plan? Que comptez-vous faire pour améliorer le quotidien des riverains brabançons wallons qui verront les nuisances subies augmenter à n'en point douter?

**09.04 Jean-Luc Crucke, ministre:** Chers collègues, le gouvernement prend très au sérieux les enjeux des nuisances sonores générées par les mouvements aériens à l'aéroport de Bruxelles-National. Ce dossier particulièrement sensible requiert une approche équilibrée qui prenne effectivement en compte à la fois les objectifs environnementaux, les préoccupations en matière de santé publique et les besoins économiques.

Dans le cadre de la concertation, j'ai déjà pu rencontrer le Médiateur fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National, et ce, avant la formation du gouvernement fédéral. J'ai pris bonne note de son dernier rapport et celui-ci est actuellement examiné par mes services. J'ai une approche ouverte et constructive concernant ce dossier et je reste disponible pour une collaboration étroite avec toutes les parties prenantes, y compris le Médiateur fédéral.

Suivant mon agenda, si le Médiateur me sollicite, je prendrai en compte les préoccupations et recommandations formulées dans le champ de mes compétences en matière d'aviation, au même titre que celles des autres parties prenantes. Les analyses des recommandations qui se retrouvent dans le rapport de 2024 constitueront certainement une source d'inspiration pour les actions que je compte prendre à court et moyen terme dans ce dossier, avec pour guide l'accord de gouvernement sur cette question.

Concernant les décisions de justice exécutoires, je souscris bien entendu au respect de celles-ci, si tant est bien entendu qu'elles ne mettent pas en cause la sécurité aérienne. En d'autres termes, je me dois de rappeler que les décisions de justice prononcées dans le cadre d'une convention relative au survol de Bruxelles impliquent parfois des modifications de normes techniques applicables. Dans pareille hypothèse, je solliciterai toujours l'expertise technique de mes services afin de m'assurer que les effets de la décision de justice dont l'exécution est demandée sont compatibles avec la mission fondamentale telle que qualifiée dans le contrat de gestion conclu entre skeyes et l'État belge. Les normes de vent sont en particulier au cœur du travail préparatoire que j'effectue actuellement dans le cadre de la révision des procédures en place.

Ensuite, il va de soi que nous prenons également en compte l'impératif de l'application des normes européennes, notamment concernant la publication des dernières procédures RNP (*Required Navigation Performance*) pour atterrissage sur la piste 07 de l'aéroport de Bruxelles-National. Nous veillerons à ce que ces procédures soient mises en place dans les meilleurs délais, en veillant à ce que les évolutions soient conformes aux exigences de sécurité et de bruit. À ce propos, dans le but de diminuer l'impact sonore sur les populations survolées, il est intéressant de savoir que la Direction générale du Transport aérien (DGTA) étudie l'application de la procédure RNP sur la piste 07L, avec un angle d'approche relevé.

Le projet HERON a été lancé par mon prédécesseur. Ses résultats seront connus début mai. Son objectif est d'évaluer la faisabilité des RNP sur la piste 07 et de déterminer si certaines approches permettent de réduire effectivement les nuisances sonores pour les riverains. Si des résultats sont concluants, un nouveau design de procédure pourrait être proposé.

Les essais de la phase 2 de HERON se terminent, eux, en mai 2025.

Mevrouw Huybrechts is afwezig. Ik zal dus niet antwoorden op haar vragen.

Par ailleurs, le projet d'expansion de Brussels Airport que vous évoquez, le projet Hub 3.0, est en effet un projet d'investissement privé de Brussels Airport Company. Ces investissements importants doivent rejoindre la mission de notre gouvernement de faire de Bruxelles un hub de référence, y compris en matière d'accueil, de mobilité, de durabilité et de multimodalité.

Il est effectivement pertinent de rappeler que Brussels Airport Company doit respecter ses obligations en matière de bruit et d'environnement et ce, scrupuleusement. Mon administration continuera à suivre de près la mise en œuvre de ces engagements. Comme je le disais en séance plénière la semaine dernière, je suis également en discussion avec Brussels Airport Company sur l'allongement de la définition réglementaire de la période nocturne. La concertation étant au cœur de notre démarche, nous sommes pleinement conscients des préoccupations des riverains et des enjeux environnementaux liés aux nuisances sonores. Nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec les acteurs concernés afin de trouver des solutions efficaces, justes et durables.

Enfin, concernant la participation de l'État belge dans l'actionnariat de Brussels Airport Company, comme vous avez pu le lire dans la presse, je peux vous confirmer que le fonds de pension canadien OTPP a décidé l'année dernière de quitter les cinq aéroports européens dans lesquels il détenait une participation. Brussels Airport Company, dans laquelle l'État belge détient 25 % + une action via la Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) fait partie des participations concernées. Dans l'état actuel des choses et vu la confidentialité nécessaire dans ce type de transactions, je ne m'exprimerai pas plus longuement sur la question.

**09.05 François De Smet (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse aussi complète que possible dans l'état actuel du dossier.

Il faut vous laisser le temps de travailler et de mener cette concertation à laquelle votre prédécesseur croyait, lui aussi, très fort. Je continue pour ma part à penser que si ce genre de dossier n'est pas réglé lors de la conclusion d'un accord de gouvernement, on entre dans un carrousel. Il faut toutefois laisser une chance à votre méthodologie.

Je vous remercie de rencontrer le Médiateur – vous y semblez en tout cas tout à fait disposé. Je vous

remercie d'avancer sur la nuit européenne et l'allongement de la nuit tout court. Il reste qu'il est quand même difficilement concevable que l'on puisse, dans un État de droit, s'habituer à ce que des décisions de justice exécutoires soient si facilement ignorées. Nous y sommes tous habitués, mais ce sont les riverains qui en font les frais.

**09.06** **Florence Reuter** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Votre première phrase me rassure. Mon groupe a toujours plaidé pour une solution équilibrée au problème du survol, qui respecte à la fois l'activité économique importante d'un aéroport implanté là où il est aujourd'hui et la garantie d'une certaine tranquillité, de la santé et du bien-être des riverains de l'Est de Bruxelles, de la périphérie et évidemment du Brabant wallon. C'est fondamental. Il n'est donc pas question qu'on dévie tout d'un côté ou de l'autre. Une approche équilibrée est nécessaire, c'est ce pourquoi nous plaidons depuis longtemps.

Moi aussi je suis heureuse d'entendre que vous êtes prêt à rencontrer le Médiateur fédéral, à écouter ses observations et à les prendre en compte, dans la mesure où elles sont compatibles avec le contrat de gestion et tous les aspects liés à la sécurité.

Vous dites que les normes de vent sont au cœur du travail préparatoire. Tant mieux, parce que je crois qu'il y a là un travail important à faire et qui réglerait pas mal de choses, tant en termes de nuisances que de sécurité. Je suis ce dossier depuis de nombreuses années et je me souviens très bien d'un article de presse disant "on a évité le pire", relatif à l'utilisation de la piste 01 en raison d'une mauvaise interprétation des normes de vent ayant failli causer de lourds dégâts et des accidents graves.

Enfin, pour ce qui est de la procédure RNP et du test qui avait été lancé en fin de législature, j'entends que le deuxième essai se termine au mois de mai. Je reviendrai bien évidemment dans la foulée pour savoir ce qu'il en est et pouvoir annoncer peut-être une bonne nouvelle, en tout cas à moyen terme, aux riverains.

**09.07** **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, à l'instar de mon collègue M. De Smet, j'avoue que j'ai du mal à comprendre que finalement la justice soit perdante, et que la décision exécutoire ne le soit pas parce que le contrat de gestion, ou plutôt les éléments techniques provoquent un conflit tel que c'est insoluble. C'est vraiment difficile à entendre, voire inaudible, contrairement au bruit des avions.

Par ailleurs, comme M. De Smet, j'avoue que quelque chose qui n'est pas réglé dans un accord de gouvernement prétendument aussi détaillé ne le sera pas facilement dans les années qui viennent. Mais je vous laisse le bénéfice du doute. Bon courage et bon travail!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10** **Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rôle de la SNCB et d'Infrabel dans l'acheminement d'ammoniac sur le site de Yara à Tertre" (56003803C)**

**10** **Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rol van de NMBS en Infrabel in het vervoer van ammoniak van de site van Yara in Tertre" (56003803C)**

**10.01** **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, le 15 octobre 2024, la direction de l'entreprise chimique Yara à Tertre, près de Mons, annonçait son intention de transformer le site en arrêtant sa production d'ammoniac à partir de 2026. Quelque 115 employés sont menacés de licenciement et, à l'heure d'écrire ces lignes, sauf erreur de ma part, la procédure Renault est toujours en cours.

Comme vous pourrez le lire dans l'intitulé de ma question, la SNCB a un rôle à jouer dans la continuité des activités industrielles de Yara et la sauvegarde d'un maximum d'emplois. En effet, le principal enjeu de la crise est d'avoir la certitude de la possibilité logistique d'acheminer l'ammoniac sur le site par voie ferroviaire, via la ligne 100.

Le 27 novembre 2024, j'avais interrogé en commission votre prédécesseur, le ministre Georges Gilkinet. Celui-ci m'avait fait savoir que la ligne était parfaitement conforme aux règles en

vigueur. Je le cite: "Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, maintient un dialogue constant avec Yara, son client raccordé, conformément à ce qui est inscrit dans son contrat de performance. Des réunions pourront être tenues pour accroître, le cas échéant, le développement du transport ferroviaire. Le rail n'est donc pas, tout au contraire, un obstacle à la poursuite de l'activité sur ce site important, d'autant plus grâce aux moyens que nous lui avons accordés et pour autant que ces moyens soient perpétués dans le futur."

Monsieur le ministre, pourriez-vous me faire un état des lieux des dialogues entre la SNCB, Infrabel et Yara? La question de l'acheminement de l'ammoniac sur le site de Terte a-t-elle été abordée? Comment l'entreprise a-t-elle réagi face à cette sécurité d'acheminement?

Dans les années à venir, la ligne 100, qui assure la logistique ferroviaire de cet ammoniac, continuera-t-elle à être tout sauf un obstacle? Pouvez-vous me confirmer que les moyens seront assurés en ce sens? Vous vous doutez que si je vous pose la question, c'est parce que j'ai entendu des informations reprenant quelques doutes à propos de cette ligne et de la sécurité de l'acheminement et de l'entreposage des wagons d'ammoniac.

**10.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Prévot, je vais essayer de vous rassurer. Permettez-moi d'abord de vous remercier pour l'intérêt que vous portez au transport des marchandises par rail.

Comme vous avez pu en prendre connaissance lors de mon exposé d'orientation politique, qui était assez clair en matière de promotion du transport de marchandises, je peux vous rassurer sur le fait que la ligne 100 n'est pas menacée et ne représente en aucun cas un obstacle au transport. D'ailleurs, Yara n'est pas la seule entreprise raccordée à cette ligne.

Infrabel entretient des contacts réguliers avec Yara. Les contacts portent actuellement sur les travaux de renouvellement de l'aiguillage menant directement au site de l'entreprise.

Il m'importe également de préciser que la SNCB n'a pas de lien avec l'exploitation de la ligne 100, et n'a donc pas de contact avec Yara.

**10.03 Patrick Prévot (PS)**: Monsieur le ministre, merci pour votre réponse, notamment sur le fait que la ligne 100 n'est pas menacée. J'avais eu une série d'informations selon lesquelles il pourrait y avoir des soucis dans l'acheminement et parfois dans l'entreposage à proximité des habitations. Mais vous êtes rassurant, en tout cas sur ce pan de la question. Pour le reste, nous allons attendre de voir l'attitude de Yara à l'issue de la procédure Renault.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le lieu de stockage de déchets ferroviaires prévu à Châtelineau" (56003811C)**

**11 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande opslagplaats voor spoorwegafval in Châtelineau" (56003811C)**

**11.01 Patrick Prévot (PS)**: Monsieur le ministre, un nombre important de riverains de Châtelineau, en particulier ceux de la rue du Vieux-Pont et de ses environs, sont inquiets. Cette inquiétude fait suite à la demande d'un permis unique déposé par Infrabel, visant à exploiter la cour à marchandises pour en faire un site de stockage de déchets ferroviaires. Des articles de presse ont relayé cette information et plusieurs riverains m'ont directement contacté. Une pétition a même été lancée afin de s'opposer à ce projet.

Ce projet risque d'aggraver une situation déjà difficile à vivre pour les riveraines et les riverains en raison des nuisances sonores et des amas de poussière déjà présents dans la zone. Il y a donc effectivement de quoi s'interroger. L'information relative aux nuisances sonores est plutôt vague, alors même qu'il est écrit que les activités pourront avoir lieu de jour comme de nuit, en semaine comme le week-end.

Ce surplus d'activités et de décibels ne ferait qu'empirer une qualité de vie dégradée. Le habitants du quartier nous disent qu'ils ouvrent rarement leurs fenêtres. D'autres risques inquiètent également les

riverains. Je vais les reprendre point par point dans mes questions.

Monsieur le ministre, quel message pouvez-vous adresser aux riveraines et aux riverains de la localité de Châtelaineau?

L'information concernant les nuisances sonores est jugée ambiguë. Pourriez-vous nous apporter des précisions sur les nuisances sonores possibles si ce site de stockage de déchets ferroviaires venait à voir le jour?

Pourriez-vous nous donner de plus amples de détails sur la composition des déchets qui s'y trouveraient? Il est notamment fait état de la possible présence d'amiante. Un contrôle régulier sera-t-il effectué en cas de concrétisation du projet?

Enfin, dispose-t-on d'une vision claire sur la sécurité liée à une possible contamination des sols et des eaux souterraines? Cette dernière question n'est pas négligeable.

**11.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur le député, pour votre première question, le permis qui a été déposé à Châtelet a pour objet l'exploitation de la cour à marchandises pour le stockage de matériaux et de déchets liés au chantier ferroviaire. Il n'est pas prévu de les augmenter ni de stocker plus de matériaux ou de déchets. Les activités ne sont donc absolument pas modifiées ni amplifiées. Les données indiquées dans le formulaire de demande de permis ont été calculées sur la base des chiffres existants.

Concernant votre deuxième question, parmi les activités exercées sur le site, les nuisances sonores proviennent principalement du chargement du ballast dans les wagons, qui a lieu dans la zone de transbordement. Ces opérations sont cependant liées à des chantiers de maintenance des voies ou de renouvellement de l'infrastructure et, par conséquent, très ponctuelles. Le cas échéant, les riverains en sont prévenus. Tout est mis en œuvre pour limiter les nuisances autant que faire se peut.

Pour vos troisième et quatrième questions, les déchets stockés sont issus de chantiers ferroviaires, à savoir des déchets inertes: des granulats dans les bétons, des métaux, du plastique, du bois de traverse. Aucun déchet d'amiante ne sera stocké sur ce site. Les déchets sont gérés comme l'exige la législation en vigueur et sont évacués régulièrement via des conteneurs enregistrés et agréés par la Wallonie.

**11.03 Patrick Prévot (PS)**: Merci, monsieur le ministre, pour ces réponses qui sont évidemment rassurantes pour les riverains.

La situation était relativement floue et laissait craindre une suractivité ou, en tout cas, une augmentation d'activités. À cette question précise, vous avez répondu que le volume d'activité n'augmenterait pas. C'est non négligeable pour les riveraines et les riverains.

S'agissant des nuisances sonores, vous nous en avez expliqué la source. Il est également important que vous puissiez nous dire aujourd'hui que ce ne seront que des déchets inertes et qu'aucun matériau tel que de l'amiante susceptible de polluer les sols n'y sera entreposé. C'est aussi de nature à rassurer les riveraines et les riverains. Je suis donc content de vous avoir posé la question afin de dissiper tout flou.

Merci, en tout cas, pour vos réponses.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

## **12** **Samengevoegde vragen van**

- **Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veroordeling van de NMBS wegens een gebrek aan toegankelijkheid" (56003992C)**
- **Nahima Lanjri aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De assistentie in de treinstations" (56004279C)**

## **12** **Questions jointes de**

- **Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La condamnation de la SNCB pour son manque d'accessibilité" (56003992C)**
- **Nahima Lanjri à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance dans les gares" (56004279C)**

**12.01** **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, iedereen heeft recht op vlot, veilig en toegankelijk openbaar vervoer. De realiteit is echter jammer genoeg vaak anders. Voor veel reizigers met een beperking is de trein heel vaak geen optie.

Het Brusselse hof van beroep heeft de NMBS nu veroordeeld voor discriminatie en verplicht om haar dienstverlening toegankelijk te maken. Paralympiër Francis Rombouts uit Tielen, die vlakbij het station woont maar door het hoogteverschil van het perron de trein nooit zelfstandig kan nemen, diende daarvoor terecht een klacht in. Voor Vooruit is het onaanvaardbaar dat reizigers in een rolstoel zo hun leven moeten plannen rond een simpele treinrit.

Ik ken ook Tim, een partijgenoot en rolstoelgebruiker uit Dendermonde. Hij pendelt meerdere keren per week tussen Dendermonde en Brussel. Weken vooraf maakt hij zijn planning, maar als de trein om welke reden dan ook in Dendermonde niet op spoor 1 geraakt, moet hij wachten. Meerdere keren per jaar – ze zijn niet meer op één hand te tellen – moet hij aan zijn werkgever uitleggen dat hij alweer niet tijdig op zijn werk is geraakt. Hij heeft al een waslijst aan mails met verontschuldigheden van de NMBS. Die mails helpen hem echter jammer genoeg niet op zijn bestemming.

Hoewel de NMBS plannen heeft om tegen 2032 een aantal stations autonoom toegankelijk te maken, blijft de huidige situatie voor veel rolstoelgebruikers problematisch. Mobiliteit is geen gunst. Het is een basisrecht. Als wij een eerlijke samenleving willen waarin we niemand achterlaten, moeten we er alles aan doen om zo snel mogelijk te handelen.

Daarom heb ik enkele vragen voor u. Welke concrete stappen zult u zetten om ervoor te zorgen dat de NMBS het vonnis zo snel en zo volledig mogelijk uitvoert? Hoe garandeert u dat toegankelijkheid niet langer een bijzaak maar een absolute prioriteit is in het mobiliteitsbeleid? Bent u bereid om de NMBS en Infrabel samen aan tafel te brengen, zodat perrons en treinen versneld toegankelijk worden?

Mijnheer de minister, Vooruit zal altijd blijven strijden voor een openbaar vervoer dat voor iedereen werkt. Wij hopen dat ook u daarnaar handelt.

**12.02** **Nahima Lanjri** (cd&v): Mijnheer de minister, het openbaar vervoer zou voor iedereen toegankelijk moeten zijn. Helaas is dat niet vanzelfsprekend voor mensen met een beperkte mobiliteit. Laatst lasen we in de krant dat paralympiër Francis Rombouts zijn rechtszaak tegen de NMBS heeft gewonnen. Hij raakte niet op zijn werk en op zijn trainingen. Deze zaak is slechts een van de vele voorbeelden van mensen die niet op hun werk raken omdat ze minder mobiel zijn.

Niet iedereen heeft echter de energie en de moed om zo'n lange juridische strijd te voeren met de NMBS. Nochtans heeft de NMBS een systeem dat voorziet in assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit. Afhankelijk van de locatie van het station dient er weliswaar 24 uur op voorhand een assistentieverzoek ingediend te worden. In de grotere stations kan het soms slechts drie uur op voorhand zijn. De NMBS voorziet echter niet in alle stations assistentie. Ik begrijp dat de middelen van de NMBS niet onbeperkt zijn, maar ik denk dat er met gezond verstand en wat goede wil al heel wat mogelijk is. Mobiliteit is immers een basisrecht.

Hoeveel aanvragen voor assistentie ontving de NMBS van 2023 tot heden? Op hoeveel van die aanvragen kon de NMBS ingaan? Ziet u een bepaalde tendens de afgelopen vijf of tien jaar? Kan men nu op meer of minder assistentieverzoeken ingaan?

Kunt u een overzicht geven van de volledig autonoom toegankelijke stations voor mensen met een

beperkte mobiliteit? Zijn dat er slechts 106 van de 555 stations, minder dan een op de vijf, zoals ik online heb gelezen? Wat is de concrete timing om alle stations toegankelijk te maken, met uiteraard prioriteit voor stations met veel reizigers?

Kunt u een overzicht geven van de treinstations in België waar geen assistentie wordt voorzien? Welke oplossing voorziet u om alle stations op aanvraag toegankelijk te maken? Kunt u daarvoor een timing geven? Kan daarover onderhandeld worden bij het opstellen van het beheerscontract met de NMBS en Infrabel?

Hebt u of de NMBS plannen om in afwachting van verbeterde infrastructuur andere maatregelen te nemen, zoals het bijscholen van personeel opdat zij aan minder mobiele personen assistentie kunnen verlenen? De afgelopen jaren zijn er immers zeer veel loketten definitief gesloten. Misschien kan het loketpersoneel worden bijgeschoold of kunnen treinbegeleiders voorlopig helpen om personen te assisteren.

**12.03** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Lanjri, mijnheer Tas, zoals toegelicht in de commissie voor Mobiliteit op 2 april 2025, handelt de NMBS binnen het kader van het openbaredienstcontract, dat eind december 2022 door de federale regering werd goedgekeurd. In samenhang met het performantiecontract van Infrabel werden ook de meerjareninvesteringsplannen voor de periode 2023-2032 vastgelegd. De investeringsprioriteiten zijn afgestemd op de beleidsdoelstellingen die in beide contracten zijn opgenomen, waaronder die inzake toegankelijkheid.

De NMBS is zich ten volle bewust van het belang van toegankelijke stations en treinen voor alle reizigers, inclusief personen met een beperkte mobiliteit. Autonome toegankelijkheid is een essentieel kenmerk van moderne stationsinfrastructuur.

De realiteit blijft echter dat investeringen alleen mogelijk zijn binnen de grens van de beschikbare middelen. Zo is het station van Tienen bijvoorbeeld niet in het MIP 2023-2032 opgenomen als een station dat volledig autonoom toegankelijk zal worden gemaakt.

In 2024 werd in assistentie voorzien in 138 stations voor rolstoelgebruikers, ten opzichte van 115 in 2023, en in 162 stations voor reizigers die zonder middelen kunnen instappen, tegenover 142 in 2023. Sinds 2017 is het aantal assistentiehandelingen gestaag toegenomen. In 2023 behandelde de NMBS 120.000 vragen tot assistentie bij het in- en uitstappen. In 2024 steeg dat aantal verder tot 128.000. De tevredenheid over deze dienstverlening ligt hoog. Maar liefst 83 % van de gebruikers waardeerde de aangeboden hulp. In 2024 werden meer dan 128.000 assistentiehandelingen uitgevoerd: in- en uitstappen, overstappen enzovoort.

Mevrouw Lanjri, ik kom tot uw vraag over het aantal autonoom toegankelijke treinstations in België. Begin 2025 waren 116 treinstations integraal toegankelijk in België. Momenteel kunnen reizigers in 116 stations rekenen op assistentie, van de eerste tot de laatste trein. 43 stations bieden deze assistentie aan met een reservatietermijn van slechts 3 uur. Dat is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de eerdere standaardtermijn van 24 uur. Indien een reiziger zich zonder reservatie aanbiedt, probeert de NMBS steeds om hulp te voorzien in de mate van het mogelijke.

De NMBS voorziet bovendien in een ruimer aanbod via 17 satellietstations, die vervoer per taxi organiseren naar nabijgelegen assistentiestations. In 27 bijkomende stations kunnen reizigers zonder rolstoel assistentie krijgen, afhankelijk van de personeelsbeschikbaarheid.

Het contract van openbare dienst voorziet een verdere uitbreiding van de assistentie tegen 2032, naar minstens 152 stations voor rolstoelgebruikers en 237 stations voor reizigers zonder rolstoel. Dat verschil is te verklaren door de infrastructuurvereisten en de Belgische regulering, die bepaalt dat een rolstoelbrug alleen mag worden gelegd onder toezicht van gecertificeerd veiligheidspersoneel.

Verder werkt de NMBS ook aan structurele verbeteringen, met onder andere aanpassingen aan het rollend materieel, vereenvoudigde assistentieprocedures en de ontwikkeling van gebruiksvriendelijke digitale tools. Zo werd in 2023 een nieuwe app gelanceerd in samenwerking met gebruikersgroepen. De NMBS neemt trouwens deel aan de studiedag van de organisaties voor de verdediging van personen met een handicap en betreft dit publiek in klantenonderzoeken, meer bepaald bij de invoering van nieuwe technologieën of rollend materieel.

De NMBS en Infrabel werken samen aan een masterplan met betrekking tot autonome toegankelijkheid, dat tegen 2032 tot 176 autonoom toegankelijke stations moet leiden, goed voor meer dan twee derde van het aantal dagelijkse reizigers.

Nu kom ik tot het arrest waarnaar u verwijst. De toegankelijkheidsmanager en de verantwoordelijke voor de assistentieverlening van de NMBS hadden op vrijdagmiddag 25 april een constructief gesprek met de betrokken reiziger. De NMBS onderzoekt op welke manier de assistentie het best georganiseerd kan worden en welke opstapmiddelen nodig zijn. Tielen beschikt immers nog niet over verhoogde perrons en er zal dus personeel ter plaatse moeten komen.

In het arrest wordt ook verwezen naar de inspanningen die de NMBS levert om zowel de toegankelijkheid als de assistentie te verbeteren binnen haar opdracht en de middelen die daarvoor ter beschikking worden gesteld. De NMBS heeft nieuwe M7-rijtuigen besteld die uitgerust zijn met uitschuiftreden, zodat personen met een rolstoel vanop een hoog perron zelfstandig de trein in kunnen rijden. Ook de oprijplaten van de Desirotreinen werden aangepast, zodat ze gemakkelijk door een persoon kunnen worden gelegd, waardoor de treinbegeleider rolstoelgebruikers mee kan assisteren in toegankelijke stations met hoge perrons. Dat levert als resultaat op dat treinbegeleiders sinds 1 december mee assisteren in 24 stations, waardoor het aantal stations met assistentie voor rolstoelgebruikers voor het eerst sinds 2016 is gestegen. De nodige aanpassingen in het reservatiesysteem zijn lopende om die dienstverlening gaandeweg uit te breiden.

Zoals ik heb vermeld in mijn algemene beleidsnota 2025 is het trouwens essentieel om de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen niet enkel als een apart politiek domein te beschouwen, maar ook als een fundamenteel aspect van een ruimer mobiliteitsbeleid. Daarom heb ik aan mijn administratie gevraagd om de werkzaamheden van het informatie- en uitwisselingsplatform betreffende de toegankelijkheid in de spoorwegsector verder te zetten. De vergaderingen van het platform verlopen in nauwe samenwerking met de verschillende stakeholders, zoals Infrabel, de NMBS, de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH), Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles (CAWaB), Unia, Dito enzovoort.

Zo bespreken de NMBS en Infrabel bijvoorbeeld het masterplan Toegankelijkheid met de stakeholders. Samen zullen we erin slagen om mobiliteit toegankelijker te maken voor iedereen.

**12.04** **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het stemt me tevreden dat u dit de komende jaren hoog op de agenda zult blijven plaatsen. Het is een heel lang en complex traject, waarvan iedereen weet dat het veel centen kost, maar in de stations waar de toegankelijkheid vandaag beperkt is en mensen dus geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, is dat niet altijd een antwoord dat op veel waardering kan rekenen.

Toch zult u in ons altijd de steun vinden om ook de komende jaren daaraan keihard te blijven werken en daarvan blijvend een prioriteit te maken.

**12.05** **Nahima Lanjri** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor de inspanningen die u wilt leveren met de werkgroep om dat masterplan verder op te volgen en werk te maken van toegankelijkheid voor iedereen.

U zegt dat u tegen 2032 152 stations toegankelijk wilt maken. Dat omvat dan twee derde van de reizigers, maar dat komt er ook op neer dat een derde van de mensen met een beperking of mensen die minder mobiel zijn geen recht op toegankelijkheid of mobiliteit heeft. Zij blijven dan immers verstoken van toegankelijke stations. We moeten daar inzetten op assistentie, eventueel vliegende assistentie zoals dat vandaag al bestaat en waarbij mensen eventueel naar een ander station worden gebracht. Dat gaat vandaag al met taxi's, maar men kan daarvoor ook personeel inzetten.

Ik heb ook gewezen op de mogelijkheid om bijvoorbeeld personeel in te zetten dat vroeger loketpersoneel was of om andere mensen op te leiden, zodat zij die taak kunnen vervullen. Er moet echt een tandje worden bijgestoken, zodat we ook iets doen in die andere stations. Ik kan er niet akkoord mee gaan dat een derde van de mensen geen recht op mobiliteit heeft. Iedereen, ook minder mobiele mensen of mensen met een handicap, heeft recht op mobiliteit. Iedereen heeft recht op een

volwaardige deelname aan de samenleving en moet kunnen werken, sporten en een sociaal leven opbouwen.

Dat impliceert ook mobiel zijn en daarvoor moet men op het openbaar vervoer kunnen rekenen. Redelijke aanpassingen moeten dus mogelijk zijn. Ik heb er in een vorige legislatuur mee voor kunnen zorgen dat het aspect 'redelijke aanpassingen' in de Grondwet werd verankerd. Een redelijke aanpassing op het vlak van werk, maar ook van mobiliteit, staat nu in de Grondwet. Dat is een recht waarop iedereen zich kan beroepen. Het is niet onredelijk wanneer iemand zegt dat hij naar zijn werk moet en dat 24 uur op voorhand aanvraagt, dat men hem daarbij moet helpen.

Ik hoop dat u in de stations die niet toegankelijk zijn zult inzetten op assistentie, want we zullen ze echt nodig hebben. Ik hoop binnenkort positief nieuws van u te krijgen wat dat betreft.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **13** Questions jointes de

- **Christophe Lacroix à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La SNCB et les déportations durant la Seconde Guerre mondiale" (56004001C)**

- **Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport du Groupe des Sages sur la responsabilité de la SNCB dans la déportation" (56004784C)**

- **Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les recommandations sur le rôle de la SNCB dans la déportation de Juifs et de Roms" (56004802C)**

### **13** Samengevoegde vragen van

- **Christophe Lacroix aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS en de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog" (56004001C)**

- **Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rapport van de Groep van Wijzen over de verantwoordelijkheid van de NMBS bij deportaties" (56004784C)**

- **Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbevelingen betreffende de rol van de NMBS in de deportatie van Joden en Roma" (56004802C)**

**13.01** **Christophe Lacroix (PS):** Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous retrouver cette fois-ci dans un rôle inversé. Nous nous croisons depuis 2014 et ensuite 2017 mais c'est la première fois que je vais avoir l'honneur et le plaisir de vous poser une question. Cela me rappelle un temps où c'est vous qui étiez à ma place et qui m'"asticotiez" au gré de votre bon vouloir mais assidûment avec beaucoup d'intelligence et d'acuité.

Le sujet est ici fondamentalement sérieux. En janvier dernier, le Groupe des Sages mis sur pied par le gouvernement fédéral a présenté au Sénat ses propositions sur les initiatives à prendre suite à l'implication des chemins de fer belges dans l'organisation de convois de déportation qui ont mené plus de 25 000 Juifs, Roms, prisonniers politiques et travailleurs forcés vers les camps durant la Seconde Guerre mondiale.

En décembre 2023 déjà, une étude du CegeSoma apportait des éléments concrets sur l'implication des chemins de fer belges dans cette déportation. Il en ressortait notamment que la SNCB avait reçu "quasi à coup sûr" des fonds allemands pour déporter des Juifs.

Le rapport du Groupe des Sages formule 30 recommandations. Parmi elles figurent les excuses aux victimes: "En ce qui concerne la reconnaissance des victimes, la SNCB doit non seulement exprimer des regrets mais aussi présenter des excuses officielles pour le rôle joué par les chemins de fer belges de l'époque dans l'organisation des convois ferroviaires de déportation", peut-on ainsi lire. La SNCB est également invitée à mettre en œuvre diverses initiatives mémorielles et à organiser une journée du souvenir afin de rappeler le drame des déportations.

Je souhaiterais donc faire le point sur les initiatives concrètes prises par la SNCB depuis lors. Quels budgets sont ou seront débloqués à cette fin? Plus largement, quelles suites comptez-vous donner au sein du gouvernement aux différentes recommandations et à leur mise en œuvre? Une collaboration entre la SNCB et le War Heritage Institute (WHI) est-elle envisagée en ce sens notamment dans la politique muséale fédérale?

**13.02 Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, le 17 janvier dernier, le Groupe des Sages a rendu un rapport sur l'implication des chemins de fer belges dans l'organisation de convois de déportation, mettant en lumière la responsabilité collective de l'État belge et de la SNCB dans ces événements.

Je sais, monsieur le ministre, toute l'importance que vous accordez à ce dossier. Vous y faisiez déjà référence dans votre exposé d'orientation générale, à juste titre. Et ce rapport a une résonance d'autant plus lourde dans un contexte politique marqué par des tensions mémorielles mais aussi par la montée inquiétante des actes d'antisémitisme au sein de notre société.

Selon le communiqué du gouvernement du 15 avril dernier, le Conseil des ministres a pris acte des recommandations du rapport et vous a chargé de préparer la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe des Sages en intégrant les analyses budgétaires et juridiques nécessaires.

Monsieur le ministre, quelles sont les perspectives de travail de votre ministère en concertation avec la SNCB concernant les analyses budgétaires et juridiques? D'un point de vue pratique, comment comptez-vous veiller au suivi de la mise en œuvre de ces recommandations? Par ailleurs, pourriez-vous nous indiquer si la SNCB est prête à reconnaître publiquement sa responsabilité, à présenter ses excuses dans un avenir proche? Envisagez-vous d'organiser un acte officiel symbolique en présence des représentants des survivants et des communautés concernées afin de renforcer la portée de cet acte de reconnaissance?

**13.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, ma question porte sur l'état d'avancement de la mise en œuvre par la SNCB, Infrabel et HR Rail des recommandations du Groupe des Sages par rapport au rôle joué par la SNCB dans la Déportation de Juifs et Roms pendant la seconde guerre mondiale.*

*Entre 1942 et 1944, la SNCB a organisé 28 convois de déportation depuis Malines vers Auschwitz, transportant 24 906 Juifs et 353 Roms. Des recherches menées par le CegeSoma grâce au financement assuré par votre prédécesseur ont révélé que la SNCB a été rémunérée pour ces transports par le Mitteleuropäisches Reisebüro, recevant environ 50 millions de francs belges de l'époque. La direction de la SNCB n'a pas protesté contre ces déportations, s'inscrivant dans une politique dite du « moindre mal ».*

*Un Groupe des Sages a été constitué à l'initiative de votre prédécesseur pour réfléchir à la façon de donner suite au résultat de ces recherches, aboutissant à la formulation en janvier 2025, de 30 recommandations articulées autour de trois axes : vérité, transmission et réparation.*

*Il importe à présent de mettre en œuvre ces recommandations, ce qui depuis lors a fait l'objet, selon la presse, d'une décision du gouvernement et d'une délibération du conseil d'administration de la SNCB.*

*Monsieur le ministre, pouvez-vous nous faire un état des lieux de ce dossier? Les décisions prises impliquent-elles la formulation future par la SNCB d'excuses par rapport à sa responsabilité historique? Quand et dans quel cadre seront-elles formulées? Qu'en est-il de l'action et de l'implication d'Infrabel et d'HR Rail également héritières de la SNCB de l'époque? Est-il également prévu de les impliquer dans ce cadre? Ce point sera-t-il également porté à l'ordre du jour de leur conseil d'administration? Qu'en est-il des 50 millions de francs belges perçus à l'époque par la SNCB? Feront-ils l'objet d'un acte de réparation à poser par la SNCB conformément aux recommandations du Groupe des Sages? Vous engagez-vous personnellement à tout mettre en œuvre pour faire aboutir ce dossier?*

**13.04 Jean-Luc Crucke**, ministre: Je remercie les députés pour les quelques mots qui font référence à notre passé commun au sujet duquel les débats, je vous le confesse, n'ont pas toujours été aussi agréables. Même si j'ai compris que je vous asticotais de temps en temps, ce n'était évidemment pas le but, puisque le but est d'avancer.

Le 17 janvier 2025, le Groupe des Sages a remis au gouvernement son rapport "Vérité, Transmission, Réparation – La SNCB et les déportations durant la Seconde Guerre mondiale". Le Groupe a estimé

que ses travaux ne pouvaient pas se limiter au passé de guerre de la SNCB mais qu'il devait aussi s'attacher à dégager des enseignements pour le présent et le futur. Partant d'une responsabilité historique collective, il contient au total 30 recommandations à l'attention du gouvernement fédéral pour faire connaître la vérité, assurer la transmission et proposer des formes de réparation. Il précise que si la plupart des recommandations sont adressées au gouvernement fédéral, les conclusions de l'étude historique et les principaux enseignements doivent également interpeler les autres niveaux de pouvoir et le secteur privé.

Sur les 30 recommandations, 11 concernent la SNCB. Celle-ci travaille activement à leur mise en œuvre. Dans l'attente des suites qui seront accordées par le gouvernement aux recommandations du Groupe des Sages, le conseil d'administration de la SNCB a déjà marqué son accord sur une série d'actions actuellement en préparation et qui sont également reprises dans les recommandations du Groupe des Sages, dont:

- l'actualisation de la scénographie permanente du musée Train World consacrée à la Seconde Guerre mondiale pour y intégrer les résultats des recherches de Nico Wouters et du CegeSoma. Elle devrait être terminée puisqu'elle était prévue pour mars 2025;
- l'organisation d'une exposition temporaire à Train World, intitulée "La SNCB occupée, entre collaboration et résistance". Cette exposition se tiendra à Train World de septembre 2025 à juin 2026 et est réalisée avec l'appui de Nico Wouters et du CegeSoma;
- l'organisation d'un programme de conférences pendant la durée de l'exposition temporaire, comprenant aussi bien des témoignages de survivants que des exposés historiques;
- la création de paquets éducatifs à destination des écoles primaires et secondaires permettant une réflexion sur le thème de la responsabilité, illustrés au travers du rôle de la SNCB durant la Seconde Guerre mondiale. Ces paquets éducatifs seront disponibles à partir du lancement de l'exposition temporaire à Train World en septembre 2025 et sont réalisés avec le soutien de Kazerne Dossin et du World Heritage Institute;
- l'organisation d'ateliers éducatifs par des animateurs spécialisés, soit dans les écoles soit à Train World. Ces ateliers éducatifs seront disponibles à partir du lancement des expositions temporaires à Train World en septembre 2025 et sont réalisés avec le soutien de Kazerne Dossin et du World Heritage Institute;
- la mise en place d'un site web dédié regroupant toutes les ressources disponibles: archives, documentation, collections historiques en lien avec la SNCB durant la Seconde Guerre mondiale. Ce site web dédié sera lancé en septembre 2025.

La SNCB, à travers son soutien aux activités de Train World, a libéré les moyens humains et financiers nécessaires à la préparation et la mise en œuvre des actions mémorielles reprises ci-dessus.

Au sein du gouvernement fédéral, le Conseil des ministres a pris acte des recommandations du rapport du Groupe des Sages le 11 avril dernier. Le gouvernement m'a chargé de préparer la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe des Sages en intégrant les analyses budgétaires et juridiques nécessaires. Suite à cette décision, mes services examinent actuellement les 30 recommandations au regard des implications induites de ces dernières pour différents niveaux de pouvoir.

De plus, considérant que les réglementations sont adressées à différents acteurs publics et privés, il est nécessaire d'étudier les conséquences juridiques et budgétaires pour l'État. Lorsque cette analyse sera finalisée, je redéposerai un dossier sur la table du gouvernement.

Sur la question des excuses, je peux vous dire que le conseil d'administration de la SNCB a donné son accord pour exprimer publiquement ses excuses lors de sa réunion du 24 janvier dernier. Le conseil d'administration de HR Rail a répondu favorablement à la sollicitation de la SNCB de se joindre à ces excuses. Quant à Infrabel, la réponse du gestionnaire de l'infrastructure est encore à l'étude.

D'autre part, j'ai pu constater que la rédaction du rapport du Groupe des Sages n'avait pas mis fin à toute polémique sur cette douloureuse problématique. C'est ainsi que la question relative à la responsabilité éventuelle de l'État n'a pas été juridiquement instruite. Sachant que sur le plan de la recherche historique, l'ouvrage de Nico Wouters *Le rail belge sous l'Occupation* peut être considéré comme la synthèse précise des faits de cette période critique de l'histoire belge, j'envisage de demander à une équipe de juristes compétents d'analyser la question et de me faire ensuite rapport.

J'ai moi-même rencontré l'historien Nico Wouters qui m'a confirmé accepter de se mettre à la disposition desdits juristes pour tout document ou explication complémentaire dont ils auraient besoin. Ledit rapport sera, dès sa réception, soumis à la lecture du gouvernement, sachant qu'il dépasse *stricto sensu* la compétence de la Mobilité sur laquelle j'ai la tutelle.

Je peux vous donner mon engagement quant au fait que je suis pleinement investi dans le suivi de ce dossier, pour apporter évidemment à cet essentiel et primordial travail de mémoire toutes les réponses nécessaires.

**13.05** **Christophe Lacroix** (PS): Monsieur le ministre, merci pour la qualité et la précision de vos réponses. Je crois qu'il est important de rappeler que le travail de mémoire, indépendamment du rapport du Groupe des Sages, on ne le fait pas parce qu'il le faut, mais parce qu'on le doit et parce qu'on doit être convaincu de transmettre un relais aux nouvelles générations qui n'ont pas connu ces temps troublés, mais qui pourraient les connaître avec la situation internationale actuelle.

Deuxièmement, il y a la mémoire sur la déportation et sur les responsabilités historiques, mais il ne faut jamais faire oublier et il faut mettre en relation la mémoire de la Résistance. Parce qu'à côté de celles et ceux qui ont collaboré avec l'ennemi, il y a aussi celles et ceux qui ont résisté au prix de leur vie. Et là aussi, on aura besoin de rappeler toute l'importance de résister aux dictatures de quelque bord qu'elles soient.

Troisièmement, une des craintes formulées par certaines associations actives dans le domaine de la mémoire était que la SNCB se contente – pour caricaturer et être simple – du strict minimum syndical, sans associer continuellement dans la perspective des travaux les secteurs de la société civile qui sont spécifiques au travail sur la mémoire, et évidemment les familles des victimes de cette déportation.

Je terminerai en rappelant que je porte une proposition de loi sur la reconnaissance du fort de Huy comme mémorial national de la Résistance. Je peux vous dire qu'il est très compliqué de faire passer ce dossier ici au Parlement, il y a de nombreuses réticences, en ce compris parfois et de manière assez étonnante dans le gouvernement. Je pense que vous pouvez être le fer de lance d'un changement radical pour faire comprendre à toutes et tous que la responsabilité échoit à tous les démocrates.

**13.06** **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse étayée qui témoigne d'un engagement sincère sur ce dossier d'une portée historique et humaine considérable.

Ce rapport n'est pas une fin en soi, c'est un point de départ. La responsabilité historique ne doit pas être seulement un constat: elle doit permettre des actes visibles, durables et partagés. Nous comptons sur vous pour mener ce travail avec tout le sérieux qui vous caractérise.

**13.07** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

Je ne partage pas tout à fait l'enthousiasme de Mme Tourneur sur la passion qui vous anime dans ce dossier. Je comprends que la séance est longue aujourd'hui, mais la lecture un peu fastidieuse de la réponse ici ne permet pas d'avoir un éclairage très complet du dossier.

La responsabilité de la SNCB dans cette affaire est pleine et entière. C'est dingue que ce soit seulement en 2024 qu'on ait enfin fait la lumière sur ce dossier grâce à la volonté de Georges Gilkinet, qui a lancé cette étude.

En effet, ce n'est que d'un début. Je vous invite non seulement à mettre en œuvre les recommandations en question qui ont déjà été lancées, mais aussi à mettre en place, vous-même, une série d'actions pour aller plus loin et à continuer à mettre en place une robustesse au niveau de la SNCB pour faire en sorte que ce genre de chose n'arrive plus jamais. Il peut s'agir du sujet de la guerre 40-45, mais ça peut être dans d'autres domaines aussi. Pour moi deux choses doivent être faites. Il y a évidemment la mise en place des recommandations et on peut voir comment aller plus loin dans ce dossier. D'autre part, il faut faire en sorte que la SNCB soit un acteur qui construise une société inclusive qui permet de faire en sorte que la haine et l'horreur de la guerre 40-45 ne se reproduisent pas.

Je pense en particulier aux questions de diversité et d'inclusivité dont on a beaucoup parlé ces derniers

temps avec les attaques de Trump envers les entreprises qui pratiquent des politiques inclusives. Monsieur le ministre, vous pourriez par exemple réviser la loi de 1991 pour faire en sorte que les politiques d'inclusion et de diversité qui sont actuellement menées à la SNCB soient inscrites dans la loi et ne puissent donc pas être détricotées par des régimes futurs qui seraient hostiles à ce type de politique, comme c'est le cas aujourd'hui aux États-Unis. Je vous remercie.

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

**14** **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stations van Essen en Wildert" (56004016C)**

**14** **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les gares de Essen et Wildert" (56004016C)**

**14.01** **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, het station van Essen kent vandaag een specifieke problematiek met betrekking tot de toegankelijkheid. Perron 3 is namelijk enkel bereikbaar per trap, wat problematisch is voor personen in een rolstoel of personen met een kinderwagen. In het verleden is daarover al uitgebreid overleg geweest met het lokaal bestuur van Essen. Tot op heden bleef dat echter altijd zonder resultaat.

Anderzijds werden er tijdens het overleg met het lokale bestuur over de vernieuwing van de fietsparking aan het station van Wildert, een stationsomgeving die recent op initiatief van een private ontwikkelaar werd opgewaarderd, eerst middelen voor de nieuwe fietsenstalling in 2025 in het vooruitzicht gesteld, maar daar werd op teruggekomen en daardoor zouden de middelen pas ten vroegste in 2027 of 2028 beschikbaar worden.

Zijn er investeringen gepland om de toegankelijkheid van het station van Essen, en in het bijzonder de toegankelijkheid van perron 3, te verbeteren? Zo ja, wanneer worden ze gepland? Zo nee, bent u bereid die werken in de investeringsplanning op te nemen? Wanneer zullen in dat geval de werken dan starten?

Zijn er investeringen gepland om de fietsparking van het station van Wildert te vernieuwen? Zo ja, wanneer zullen die werken starten? Zo nee, bent u bereid die werken in de investeringsplanning op te nemen?

**14.02** **Minister Jean-Luc Crucke:** Toen de federale regering in december 2022 het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel goedkeurde, werden ook de meerjareninvesteringsplannen van beide bedrijven voor de periode 2023-2032 vastgesteld. De prioriteiten van de meerjareninvesteringsplannen zijn afgestemd op de strategische doelstelling van beide contracten.

De NMBS begrijpt heel goed het belang van de toegankelijkheid van stations zoals dat van Essen. Er wordt inderdaad verwacht van stations dat ze volledig en autonoom toegankelijk zijn, dat ze knooppunten zijn voor intermodaliteit en dat alle beslissingen daarover in openheid gebeuren. Helaas werden die thema's in het verleden niet altijd prioritair behandeld, wat maakt dat er op dat vlak nog waanzinnige inspanningen nodig zijn.

De realiteit is dat het station van Essen niet opgenomen is in de meerjareninvesteringsplannen 2023-2032, wat de conditio sine qua non is voor de NMBS en Infrabel om aan stations te kunnen werken.

Wat het station van Wildert betreft, zijn er inderdaad investeringen voor de vernieuwing van de fietsenstalling gepland. De bestaande stallingen zullen worden gemoderniseerd en de totale fietscapaciteit wordt verhoogd. Het project is opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. Zolang er geen zicht is op de specifieke besparing die van de NMBS wordt gevraagd in het kader van het regeerakkoord, kan hiervoor echter geen concrete timing naar voren worden geschoven.

**14.03** **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, uw antwoord is nog niet heel duidelijk. Ik begrijp dat er spanningsvelden zijn. Wij zullen dan ook vragen blijven stellen over die specifieke dossiers op basis van wat de begrotingsbesprekingen ons zullen brengen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56004053C van de heer Tonniau. Hij is niet aanwezig. Vraag nr. 56004150C van de heer Cornillie wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**15** **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klachten van treinreizigers bij Ombudsrail" (56004240C)**
- **Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (56004248C)**
- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004280C)**
- **Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004713C)**
- **Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004813C)**

**15** **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les plaintes déposées par des voyageurs auprès d'Ombudsrail" (56004240C)**
- **Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (56004248C)**
- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004280C)**
- **Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004713C)**
- **Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004813C)**

**15.01** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, uit het jaarverslag van Ombudsrail blijkt dat het aantal klachten over de spoorwegen voor het derde jaar op rij toeneemt. In 2024 ging het om meer dan 4.000 dossiers, voornamelijk over vertragingen, geschrapte treinen, gemiste aansluitingen en administratieve boetes, die vaak betwist worden.

Reizigers botsen dagelijks op tal van problemen, die iedereen in de commissie wel kent: gemiste overstappen, lange wachttijden, haltes die zonder enige waarschuwing worden overgeslagen en een dienstregeling die in bepaalde regio's nauwelijks nog betrouwbaar te noemen is. Voor velen heeft dat niet alleen praktische, maar ook persoonlijke gevolgen: werkafspraken komen in het gedrang, gezinnen moeten telkens weer hun planning omgooien omdat de trein te laat of helemaal niet rijdt. Alsof dat nog niet volstaat, blijkt het aanvragen van een compensatie zo ingewikkeld en omslachtig dat het voor een doorsnee reiziger bijna onbegonnen werk is. Bovendien zijn sommige vormen van compensatie sinds vorig jaar beperkt tot de abonnees, waardoor occasionele reizigers vaak uit de boot vallen.

Hoe verklaart u de aanhoudende stijging van het aantal klachten, ondanks de aangekondigde verbetering aan het aanbod en de informatievoorziening?

Vindt u het aanvaardbaar dat enkel abonnees nog in aanmerking komen voor een compensatie bij herhaaldelijke vertragingen?

Zult u erop toezien dat de klachten van reizigers zowel via Ombudsrail als via andere kanalen systematisch worden meegenomen in de bijsturing van het treinaanbod en de verbetering van de dienstverlening?

**15.02** **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, het jaarverslag van Ombudsrail legt de vinger op een aantal hardnekkige pijnpunten in de werking van de NMBS. Ik heb bijvoorbeeld in mijn vorige vraag al problemen in verband met de toegankelijkheid voor mensen met een beperking aangekaart. Voorts zijn er heel wat opmerkingen over de klantgerichtheid van de dienstverlening en worden er structurele klachten zoals het gebrek aan informatie bij vertragingen, ontoereikende communicatiekanalen en onduidelijkheden bij terugbetalingen en compensaties, herhaald.

Hoewel er ontegensprekelijk al duidelijke inspanningen zijn geleverd, blijkt uit het rapport toch dat de perceptie van de reiziger niet zo positief is en dat het aantal klachten van de reizigers hoog blijft.

Welke concrete acties zult u ondernemen naar aanleiding van het jaarverslag van Ombudsrail en hoe zullen die resulteren in structurele verbeteringen bij de NMBS?

Hoe garandeert u dat de stem van de reiziger, in het bijzonder ook van kwetsbare groepen, echt gehoord wordt in het beleid en in de werking van de NMBS?

Tot slot, hoe evalueert u de opvolging van de aanbevelingen uit eerdere jaarverslagen van Ombudsrail? Is er voldoende systematische opvolging en transparantie op dat vlak?

**15.03** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS wil dat iedereen zo vlot mogelijk in de best mogelijke omstandigheden de trein kan nemen. Als reizigers om bepaalde redenen moeilijkheden ondervinden, is het de missie van de NMBS om die reizigers zo goed mogelijk te helpen en te begeleiden via de klantendiensten.

Het door Ombudsrail gepubliceerde verslag bevestigt dat. Het aantal ontvankelijke dossiers dat Ombudsrail in 2024 ontvangen heeft, is net als de voorgaande jaren zeer beperkt. Het betreft 1.089 dossiers, of minder dan drie per dag. Het merendeel van de dossiers die Ombudsrail ontvangt betreft eerstelijnsklachten, die dus aan de NMBS moeten worden gericht. In dezelfde periode kreeg de NMBS 170.000 reacties. Een heel erg grote meerderheid van dossiers wordt dus afgehandeld door de NMBS. De teams van de NMBS blijven hun inspanning verdubbelen om de dienst te versterken en de betrokkenen de best mogelijke communicatie en bijstand te bieden.

Sinds 17 oktober is de NMBS-regeling voor de compensatie van treinvertraging aangepast, volgens de bepalingen opgenomen in het openbaredienstcontract 2023-2032. De compensatieregeling van de NMBS is gebaseerd op de Europese wetgeving over de rechten en plichten van treinreizigers, maar is veel genereuzer. De Europese verordening vereist dat een vertraging van 60 tot 120 minuten voor 25 % wordt gecompenseerd en een vertraging van minstens 120 minuten voor 50 %. Bij de NMBS wordt onmiddellijk voor 100 % gecompenseerd vanaf een vertraging van meer dan 1 uur, dus een langdurige vertraging. Volgens de nieuwe regeling voor compensatie wordt vertraging tussen 15 en 30 minuten niet langer gecompenseerd. Compensatie voor vertraging tussen 30 en 60 minuten zal voortaan alleen door abonnees kunnen worden aangevraagd. De NMBS zal ook geen minimumdrempel van 4 euro hanteren, in tegenstelling tot Europa, dat een dergelijke drempel waaronder geen enkele compensatie hoeft te worden toegekend, toelaat.

De NMBS heeft daarover gecommuniceerd via de website. Reizigers met een MyNMBS-account ontvingen ook een bericht in de sectie gewijd aan compensatie. Dat informeert hen dat een compensatie voor een vertraging van 15 minuten niet langer beschikbaar is. Dat bericht bevat ook een link naar alle FAQ's over het onderwerp.

Comme je l'avais déjà précisé en commission de la Mobilité du 2 avril dernier, la SNCB a agi dans le cadre du contrat de service public conclu fin 2022 avec l'État fédéral. Ce contrat, en lien avec le contrat de performance d'Infrabel, définit les priorités d'investissement pour la période 2023-2032, notamment en matière d'accessibilité.

Elke opmerking, vraag of klacht van reizigers wordt vanzelfsprekend meegenomen in de werking van de NMBS. De aanbevelingen van Ombudsrail worden ook besproken tijdens het driemaandelijks overlegmoment tussen de klantendienst en de ombudsdienst.

**15.04** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, wanneer het over meer dan 4.000 klachten in een jaar gaat, spreken we niet meer over een detail. Dan moeten alarmbellen afgaan. Het is ook al het derde jaar op rij dat de klachten stijgen.

Als blijkt dat de procedures zo omslachtig zijn om een compensatie aan te vragen, dan wil ik daar toch een vervolgvraag aan koppelen. Kunt u niet onderzoeken hoe die procedures kunnen worden vereenvoudigd? Op de huidige manier lijkt het wel dat we de reiziger opnieuw ontmoedigen. Compensatie is in sommige gevallen nog enkel mogelijk voor abonnees. De occasionele reiziger valt uit de boot. Is het niet juist de bedoeling meer reizigers op het openbaar vervoer te krijgen? Dat maakt

dat we hun toch moeten meegeven dat het openbaar vervoer, in dit geval de NMBS, een goed alternatief is. Ik voel dat momenteel alvast niet.

Ik noteer dat er driemaandelijks overleg is met de klantendienst. Het wordt tijd dat de NMBS stilaan luistert naar de klachten en er daadwerkelijk iets mee doet. Dat is mijn hoop.

**15.05 Niels Tas** (Vooruit): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

De stijging van het aantal klachten is toch een teken aan de wand. U werpt op dat er misschien maar drie klachten per dag zijn, maar er is ook een heel hoge drempel om klacht in te dienen. Als treinreizigers gefrustreerd heel lang aan het wachten zijn op hun trein, denken velen er niet aan om dan maar eens formeel een klacht in te dienen. Het feit dat, ondanks die drempel, toch nog altijd zoveel mensen een melding maken, maakt duidelijk dat er problemen zijn. Ik hoop dat de NMBS dat sterke signaal ook oppikt en dat men daar verder consequent mee aan de slag gaat.

**15.06 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre.

Il me semble vraiment important d'avoir un dialogue continu avec les passagers et passagères. Si l'on veut que le train reste attractif, il est essentiel de maintenir un bon taux de satisfaction des voyageurs. Certaines choses demandent des investissements et relèvent d'un plan plus large ou de moyens budgétaires dépendant de choix politiques. Mais il y a aussi des petites choses qui pourraient changer assez facilement la perception que les utilisateurs ont de la SNCB. Je pense, par exemple, à la perte des bagages et au mauvais suivi par la SNCB des objets perdus. Un service dédié existe pourtant, avec un site internet et du personnel affecté. Il suffirait d'une évaluation et d'un réajustement du service pour recréer un lien de confiance entre les voyageurs et la SNCB.

Un autre dossier assez frustrant concerne la première classe. J'entends souvent les gens râler quand le train est bondé et que le contrôleur ne leur permet pas d'aller s'installer en première classe. Il est assez révoltant en effet de savoir qu'il y a des sièges disponibles alors que des mamans sont debout dans les couloirs avec des enfants. Ces petites choses ne coûteraient pas d'argent à la SNCB et permettraient de renforcer l'attractivité et l'image de cette entreprise publique. J'espère donc que vous pourrez travailler sur ces petites choses qui ne coûtent pas grand-chose.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**16 Questions jointes de**

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La privatisation de la SNCB" (56004210C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté de la N-VA de vendre 50 % des parts de l'État dans la SNCB" (56004283C)

**16 Samengevoegde vragen van**

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De privatisering van de NMBS" (56004210C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de N-VA om 50 % van de overheidsaandelen in de NMBS te verkopen" (56004283C)

**16.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous avons pu lire dans la presse une nouvelle provocation de votre partenaire de majorité, la N-VA, pour privatiser la SNCB. Ils décrivent ce projet comme une possibilité de réduire le pouvoir des syndicats, et donc les droits des travailleurs.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire s'il s'agit simplement du dépôt d'une proposition de loi performative, qui permet de visibiliser la position qu'on connaissait déjà de la N-VA, ou si ces discussions sont en cours au sein du gouvernement?

**16.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame la députée, votre question fait référence à une proposition de loi effectivement déposée par des députés auprès de la Chambre des représentants. Il convient de souligner que cette proposition de loi ne s'appuie pas sur l'accord de gouvernement, qui ne contient en effet aucun élément allant dans le sens d'une possible ouverture de l'actionnariat de la SNCB à des partenaires privés.

Comme je l'ai mentionné dans la presse, je ne suis absolument pas favorable à une ouverture de l'actionnariat de la SNCB à des partenaires privés. De plus, comme je le mentionnais dans mon exposé d'orientation politique, la mise en concurrence des contrats de service public ne signifie pas la fin du service public ferroviaire ni la privatisation de la SNCB. C'est au contraire l'occasion de définir plus clairement dans le chef des autorités publiques et des entreprises ferroviaires le service à rendre en échange des subsides alloués. Et c'est bien sûr l'occasion d'améliorer, au moyen d'une procédure bien pensée et maîtrisée, le rapport qualité-prix, au profit tant du contribuable que des voyageurs, et ce, à l'instar d'autres commandes publiques complexes.

Concrètement, le contrat de service public en vigueur confié à la SNCB l'intégralité de l'organisation de la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs sur l'ensemble du territoire. Il couvre la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2032. À l'issue de cette période, cette modalité d'organisation du service public ferroviaire n'est plus possible. À partir de cette date, la contractualisation des missions de service public au moyen d'une procédure de mise en concurrence devient la règle générale, et le recours à l'attribution directe sans mise en concurrence est limité à des cas particuliers spécifiques. J'entends dès lors préparer, dès à présent, cet avenir.

Je ne manquerai pas de revenir devant cette assemblée parlementaire pour échanger sur cet enjeu crucial de la préparation de la mise en concurrence, qui est le réel enjeu de cette législature, et non d'une ouverture à l'actionnariat de la SNCB à des partenaires privés.

Quant aux économies à réaliser sous cette législature, comme je vous l'ai déjà dit dans ce même hémicycle, je suis actuellement en concertation avec les entreprises publiques pour les définir.

**16.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

En observant les expériences malheureuses de certains pays, nous voyons notamment que le Royaume-Uni revient aujourd'hui sur la privatisation de son rail après des décennies catastrophiques, tant sur le plan environnemental que sur celui des services aux voyageurs.

Procéder aujourd'hui à une telle action serait une erreur totale en pleine crise climatique, à l'heure où nous avons plus que jamais besoin de transports publics efficaces et confortables.

En tant que ministre de la Mobilité, vous n'êtes pas sans savoir que ce dossier est éminemment important. Cette question de l'ouverture et de la mise en concurrence n'est évidemment pas souhaitable, vu les dérives constatées dans certains pays. Nous pourrions y revenir ultérieurement.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**17 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sous-exploitation de la gare de Binche dans le réseau ferroviaire national" (56004288C)**

**17 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onderbenutting van het station Binche op het nationale spoorwagennet" (56004288C)**

**17.01 Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, comme vous le savez, notre pays compte plusieurs gares majestueuses. Parmi celles-ci, on peut assurément citer celle de la ville de Binche – vous aurez remarqué qu'il y a un peu d'égo d'homme du Centre qui parle – avec son style néogothique qui a d'ailleurs attiré par le passé plusieurs cinéastes pour y tourner des scènes historiques.

Malheureusement, les Binchoises et les Binchois ne bénéficient pas d'un service ferroviaire digne de ce nom. C'est le moins qu'on puisse dire. Actuellement, il faut une heure et seize minutes pour se rendre à la capitale. Les diligences au XIX<sup>e</sup> siècle mettaient le même temps, pour reprendre les propos du bourgmestre de Binche, Laurent Devin. Les quais ne sont pas adaptés aux nouveaux modèles de trains, ce qui rend la montée et la descente difficiles; je pense aux personnes âgées ou aux parents avec enfants en bas âge. En outre, en cas de retard, les navetteurs sont bloqués à La Louvière. Tant pis, dès lors, si on doit descendre à Leval ou à Binche. Il faut évidemment trouver une solution.

Nous savons que la SNCB a déjà investi 1,6 million d'euros pour sécuriser le bâtiment de la gare et

que des travaux sont censés commencer en 2027 pour la réfection complète des verrières sur les quais 1 et 3 ainsi que de l'abri pour les voyageurs.

Monsieur le ministre, mon souhait est simple. Comme vous l'aurez compris, je souhaiterais que les riverains de la Cité du Gille puissent avoir un service de train de qualité. Mes questions seront dès lors également très simples. Les travaux précités sont-ils toujours d'actualité? Existe-t-il une stratégie pour mieux exploiter la gare de Binche, ce qui serait en cohérence avec les budgets débloqués pour sa sécurisation et sa réfection?

**17.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Prévot, cher ami, des investissements importants ont déjà été réalisés pour sécuriser le bâtiment de la gare et d'autres projets sont bien prévus. Un budget de 2,640 millions d'euros est actuellement inscrit au plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2023-2032. Ce montant permettra notamment la restauration de la marquise du quai 1, la réfection des auvents et abris voyageurs des quais 2 et 3, ainsi que la rénovation de la salle d'attente et de ses vitraux.

La SNCB m'informe que le calendrier actuellement envisagé prévoit un lancement des études en 2027 pour l'exécution des travaux entre 2028 et 2029.

S'agissant de l'accessibilité des quais et de leur rehaussement, à ce jour, ces travaux ne sont pas planifiés dans le PPI 2023-2032. Il s'agira alors de suivre leur éventuelle intégration dans les futurs plans d'investissement ainsi que lors de la *mid-term review* prévue dans le contrat de service public de la SNCB en 2027.

En ce qui concerne une stratégie plus vaste d'exploitation de la gare, la SNCB est attentive au projet porté localement. Un dialogue régulier est entretenu avec les autorités communales, notamment autour d'un projet de réaménagement urbain du quartier de la gare et de la mise à disposition éventuelle de terrains pour développer le stationnement. Des réflexions se poursuivent également pour dynamiser les espaces encore inoccupés en gare, avec un intérêt particulier pour des activités en rapport avec la mobilité douce comme le vélo. À cet égard, une réunion s'est tenue fin mars avec les autorités communales. Une visite complète du site a eu lieu le 22 avril. La SNCB reste donc ouverte à toute collaboration permettant d'améliorer l'expérience des voyageurs à Binche, dans le respect de ses missions et des moyens disponibles.

Comme je vois que vous vous intéressez au Centre, ce qui ne m'étonne pas, mais également à la gare de Binche que j'ai quand même bien connue durant ma période étudiante, car je me rendais au carnaval de Binche et en revenais le lendemain, n'hésitez pas à faire passer le message au bourgmestre, que vous connaissez mieux que moi. C'est toujours avec plaisir, s'il m'invite, que je vous accompagnerai pour examiner les projets qui tournent autour de la gare et dans celle-ci. Je me ferai accompagner de qui de droit pour être certain que tout cela puisse être suivi d'effet.

**17.03 Patrick Prévot (PS)**: Monsieur le ministre, pour le dernier volet de votre réponse, c'est bien évidemment avec plaisir que nous irons visiter le chantier des futurs travaux.

J'ai entendu, et c'est une bonne chose, que 2,640 millions d'euros sont inscrits au budget pour restaurer la marquise, les auvents et la salle d'attente. Quant aux quais, les travaux ne sont pas encore programmés, mais nous ne manquerons pas de revenir sur ce sujet lors d'une prochaine réunion.

Il reste, bien sûr, ce délai très long pour rejoindre la capitale, à savoir une heure et seize minutes. D'un autre côté, comme vous le savez, je suis sonégien; je mets trente-deux ou trente-trois minutes pour rejoindre la capitale. C'est assez confortable. En tout cas, c'est une situation qu'il faudra monitorer.

J'entends aussi qu'est développée une stratégie plus vaste d'aménagement urbain, impliquant des places de parking supplémentaires. C'est aussi fortement demandé aux abords des gares. Donc, merci également pour cela.

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

**18** Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontwikkeling van het internationale spoorvervoer" (56004262C)

**18** Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le développement du transport ferroviaire international" (56004262C)

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

*Vanaf 11 april jl. rijdt de laatste RE18-trein (de Drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken) op vrijdagavond verder door tot Sittard (NL). Dit geeft de mogelijkheid om vanuit Sittard aan te sluiten op de nachttrein richting Schiphol/Amsterdam. Op deze wijze slaagt men erin om in Nederland de internationale verbindingen te verbeteren.*

*Door het ontbreken van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Hasselt (BE) en Maastricht (NL) via de vroegere spoorlijn 20 heeft Vlaanderen geen rechtstreekse connectie met de Drielandentrein. Men dient zich hiervoor steeds naar het station in Luik te begeven.*

*Vindt de minister het feit dat er vanuit Vlaanderen geen rechtstreekse verbinding is met de Drielandentrein, en daardoor een aantal internationale mobiliteitsontwikkelingen per spoor gemist worden, aanvaardbaar?*

*Acht de minister de lange reistijd per spoor van 2u5 minuten tussen Hasselt (BE) en Maastricht (NL) een factor die de aantrekkelijkheid tot het nemen van de trein ten goede komt?*

*Vormt een verbinding met een trambus tussen Hasselt (BE) en Maastricht (NL) volgens de minister een volwaardig alternatief voor het ontbreken van rechtstreekse spoorverbinding tussen deze twee steden? Zo ja, in welke zin biedt een spoorverbinding dan geen meerwaarde? Zo neen, waarom niet?*

**18.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: De grensoverschrijdende verbinding tussen Luik en Maastricht, met haltes in Luik-Guillemins, Bressoux, Wezet, Eijsden, Maastricht Randwyck en Maastricht, over een afstand van 31,6 km, waarvan 10,6 km in Nederland en 21 km in België, werd tot 29 juni 2024 gerealiseerd door de NMBS met de MR80 Breaks, die het traject Hasselt-Luik-Maastricht reden met NMBS-personeel. Er waren lange tijd plannen om de bestaande verbinding tussen Maastricht en Aken tot Luik te verlengen. Sinds 30 juni 2024 rijdt die drielandentrein tussen Duitsland en België via Nederland.

De trein verbindt de steden Luik, Maastricht, Heerlen en Aken en biedt reizigers een directe verbinding tussen Duitsland, Nederland en België. De trein is een belangrijke mijlpaal voor het internationaal treinverkeer en vergemakkelijkt reizen in de Euregio. Met de introductie behoort de overstap tussen de trein vanuit Luik naar Maastricht en vanuit Maastricht naar Aken tot het verleden. De drielandentrein rijdt op het netwerk van drie infrastructuurbeheerders en valt onder vier inrichtende autoriteiten. Het traject tussen Maastricht en Aken maakt deel uit van de openbaarvervoersconcessie die Arriva uitvoert in opdracht van de provincie Limburg en go.Rheinland. Voor het trajectdeel tussen Maastricht en Luik wordt samengewerkt met NS en de NMBS.

Op 11 april 2025 werd er een proefproject opgestart, waarbij de laatste Arrivatrein vrijdagavond vanuit Aken niet meer tot Heerlen rijdt, maar verder doorrijdt naar Sittard. Deze uitbreiding biedt een rechtstreekse aansluiting op de nachttrein richting Amsterdam-Schiphol. Dit proefproject loopt tot 2031 en zal tussentijds geëvalueerd worden.

Hoewel de Vlaamse regering in mei 2022 besloot om de initieel geplande sneltram tussen Hasselt en Maastricht te vervangen door een elektrische trambus, bevindt dit project zich op dit moment nog in de studiefase, onder andere bij de werkvennootschap. Ik kan me zonder over de resultaten van deze studies te beschikken niet uitspreken over het feit of een toekomstige trambusverbinding tussen beide steden al dan niet een valabel alternatief is voor een spoorwegverbinding. Ik heb volgende week een afspraak met de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Annick De Ridder. Ik zal hier zeker naar vragen.

Zoals ik eerder al zei, ontmoet ik binnenkort mijn Nederlandse homologo om te spreken over de huidige stand van zaken van de Belgisch-Nederlandse spoorwegdossiers, waaronder spoorlijn 20 Lanaken-Maastricht en de drielandentrein. De mogelijke grensoverschrijdende toekomstperspectieven zullen tijdens dit gesprek zeker aan bod komen.

**18.03 Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor het uitgebreide antwoord, mijnheer de minister, waarin u de huidige situatie nog eens beschrijft.

Ik heb deze vraag ingediend omdat ik nog altijd dankbaar ben voor het feit dat de Maasbrug niet direct wordt afgebroken. Ik heb genoeg gewezen op het belang van deze enige nog mogelijke treinverbinding naar Nederland, naar Maastricht. Als die zou verdwijnen, zou dat een ramp zijn.

Wat hier gebeurt, is precies de reden waarom ik een voorstel van resolutie heb ingediend waarmee ik wil voorkomen dat Hasselt, Limburg, Vlaanderen – vooral Limburg – in een mobiliteits-, maatschappelijk, sociaal en economisch isolement in een ruimere internationale context terecht komen. Dat is wat hier gebeurt. Wij hebben geen aftakking op die belangrijke drielandentrein. Wij moeten dus omrijden via Luik. Dat is een verbinding van twee uur en vijf minuten vanuit Hasselt naar Maastricht.

Wat gebeurt er nu? Maastricht wordt een internationaal knooppunt. Men wil het spoor in Nederland meer ontwikkelen. Men trekt de lijn nu door naar Sittard, met aansluiting op een nachttrein naar de internationale luchthaven Schiphol in Amsterdam. Wij missen hier dus letterlijk de trein. Met dit project rijden we ons vast met een trammetje richting Maastricht. Binnen 10 of 15 jaar zullen wij zeggen: hoe dom zijn wij geweest. Wij zijn de internationale ontwikkeling aan het missen door het feit dat wij in een totaal verkeerd project zitten. De partijen die daarvoor verantwoordelijk zijn, zitten helaas niet meer in de zaal. Ik kan alleen hopen dat u dit zult aankaarten en dat u op het belang van een goede rechtstreekse spoorverbinding vanuit Hasselt, vanuit Limburg en Vlaanderen, naar Maastricht wilt wijzen.

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

**19 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen op de spoorverbinding Hamont-Brussel" (56004263C)**

**19 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes sur la liaison ferroviaire Hamont-Bruxelles" (56004263C)**

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

*In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt de spoorverbinding tussen Hamont en Brussel bestempeld als een probleemlijn. Reizigers dienen over te stappen in het station van Lier of Herentals maar worden door vertragingen dikwijls geconfronteerd met gemiste aansluitingen.*

*Ombudsrail roept de spoorbedrijven op om werk te maken van een betere dienstverlening op deze spoorverbinding.*

*Op welke wijze zal de NMBS gevolg geven aan de oproep van Ombudsrail? Welke maatregelen zullen genomen worden om de dienstverlening te verbeteren? Op welke termijn zal dit gebeuren? Welke bijkomende middelen denkt de NMBS nodig te hebben om tot een effectieve verbetering van de dienstverlening te kunnen komen?*

**19.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, het slaagpercentage van de aansluiting in Herentals tussen de IC-verbinding Binche-Brussel-Turnhout en de IC-verbinding Antwerpen-Hamont was 81 % in 2024. Voor de eerste drieënhalve maand van dit jaar is dat slaagpercentage verbeterd naar 86 %. Meer specifiek voor de treinen in de avondspits met vertrek om 16.33 uur en 17.33 uur uit Brussel-Zuid, is er een verbetering merkbaar, respectievelijk van 77 % naar 86 % en van 81 % naar 84 %.

Om de aansluiting in de avondspits komende van Brussel meer slaagkans te geven, is er voor enkele aansluitingen een wachttijd van vijf minuten ingevoerd. In de ochtendspits richting Brussel is er geen wachttijd voorzien, om een sneeuwbaaleffect bij vertraging te vermijden.

De verbetering van het slaagpercentage van de aansluiting is voornamelijk het gevolg van een verbetering van de stiptheid van de betreffende verbindingen, wat in overeenstemming is met de algemene verbetering van de stiptheid op netniveau. Dat toont aan dat de aanpassingen van het vervoersplan die in december 2024 zijn ingevoerd, effectief bijdragen aan de verbetering van de

stiptheid.

Voor de betreffende verbinding heeft onder meer het wegvallen van een tijdelijke snelheidsbeperking ter hoogte van Herentals, de herstructurering van het aanbod op lijn 25 Brussel-Antwerpen, de inzet van Breaks op de IC-verbinding Antwerpen-Hamont in plaats van M5-rijtuigen en de aanpassing van de dienstregeling tussen Mol en Hasselt een positief effect. Niettemin geeft de NMBS toe dat het aansluitingspercentage beter kan. Een maatregel die de NMBS daartoe neemt, is onder meer de verhoging van de betrouwbaarheid van het ingezette rollend materieel. Ook de vernieuwing van het station van Mechelen, inclusief de vernieuwing van de spoorinfrastructuur door Infrabel, zal op lange termijn de betrouwbaarheid van het treinverkeer verbeteren. Toch stelt de NMBS vast dat het drukke treinverkeer in een aantal zones, waaronder de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de zone rond Lier, de stiptheid van het treinverkeer ook in de toekomst onder druk zal blijven zetten.

Tot slot heeft Infrabel me eveneens elementen meegedeeld die het sporaanbod verbeteren tussen Hamont en Brussel, door de spoorlijn tussen Balen-Werkplaatsen en Hamont op twee sporen te brengen.

Infrabel zal alles in het werk stellen om infrastructurele oplossingen te vinden om de stiptheid van de betrokken verbinding te verbeteren.

**19.03 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

**20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De structurele problemen in het station van Dendermonde" (56004264C)**

**20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes structurels à la gare de Termonde" (56004264C)**

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

*Sinds de invoering van het nieuwe vervoersplan in december 2024 vormen de problemen op de geknipte spoorverbinding tussen het Waasland en Brussel een voortdurende bron van discussie. Heel wat treinreizigers klagen over overvolle treinen, een gebrekkige stiptheid en gemiste aansluitingen in het station van Dendermonde.*

*Het jaarverslag van Ombudsrail maakt ook vermelding van de structurele problemen m.b.t. de verbinding Waasland-Brussel met de verplichte overstap in het station van Dendermonde. Ze roepen de spoorbedrijven op om snel werk te maken van een betere dienstverlening en een efficiëntere communicatie.*

*Op welke wijze zal de NMBS gevolg geven aan de oproep van Ombudsrail? Welke maatregelen zullen genomen worden om de dienstverlening en de communicatie te verbeteren? Op welke termijn zal dit gebeuren? Welke bijkomende middelen denkt de NMBS nodig te hebben om een effectieve verbetering van de dienstverlening te kunnen komen?*

**20.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, de NMBS en Infrabel hebben een aantal maatregelen genomen om de overstap in het station van Dendermonde vlotter te maken voor reizigers van en naar Brussel. Zoals bekend moeten sinds december reizigers die vanuit Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai, Lokeren en Zele van en naar Brussel sporen, overstappen in Dendermonde, een wijziging die deel uitmaakt van het nieuwe treinaanbod, zorgt voor stiptere treinen en niets verandert aan de reistijd.

De IC26 Kortrijk-Dendermonde-Sint-Niklaas verbond tot het nieuwe vervoersplan in december 2024 het Waasland rechtstreeks met Brussel, maar zorgde tegelijk voor talrijke vertragingen op verschillende spoorlijnen richting Dendermonde, aangezien de IC-trein in Dendermonde het volledige station moest doorkruisen en daar ook nog eens van rijrichting moest veranderen. De splitsing van het traject van de trein had als doel de impact van die beperking te verminderen en de stiptheid te verbeteren. Sindsdien is de stiptheid van de IC26 en de L02 Zeebrugge-Mechelen ook effectief sterk verbeterd.

Reizigers vanuit het Waasland maken gebruik van de S34 Antwerpen-Lokeren-Dendermonde om in Dendermonde over te stappen op de IC26 van en naar Brussel. Om die overstap te verbeteren, hebben Infrabel en de NMBS nu een aantal maatregelen uitgewerkt. Het gaat om maatregelen die losstaan van de inspanningen van de NMBS en Infrabel op meerdere plaatsen op het spoornet om de stiptheid van zowel de IC-trein tussen Kortrijk en Brussel als van de S-trein tussen Antwerpen en Lokeren te verbeteren.

Een aantal van deze maatregelen is sinds begin deze maand van kracht of wordt de komende week uitgerold. De situatie wordt zowel door Infrabel als de NMBS nauw opgevolgd, zodat in het belang van de treinreizigers waar nodig en mogelijk zaken kunnen worden bijgestuurd. Daarnaast kunnen reizigers blijven gebruikmaken van de rechtstreekse piekuurtrein tussen Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Sint-Pieters en Brussel. Sinds december rijdt deze trein in de ochtendspits opnieuw volgens zijn originele dienstregeling met aankomst in Brussel-Noord om 8.45 uur. Een eerste maatregel bestaat erin dat sinds maandag 14 april op sommige tijdstippen de IC26-trein van en naar Brussel in het station van Dendermonde voortaan stopt op spoor 5 in plaats van op spoor 8 of 9. Daardoor hebben de reizigers in het station minder tijd nodig om van de ene op de andere trein over te stappen. Beide treinen laten stoppen op hetzelfde perron werd grondig bekeken, maar bleek om operationele redenen niet mogelijk. Daarvoor is de IC-trein van en naar Brussel te lang en moet ook rekening worden gehouden met treinen die elkaar in het station moeten kruisen.

De overstap bleek vooral tijdens de avondspits de grootste zorg voor reizigers vanuit Brussel die in Dendermonde de S34-trein richting Antwerpen willen nemen. Daarom zal vanaf dinsdag 22 april de S-trein richting Antwerpen-Dendermonde, in geval van vertraging van de IC-trein vanuit Brussel, vijf minuten langer wachten op de IC-trein. Deze maatregel wordt sinds 22 april getest en zal nadien worden geëvalueerd.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **21** Questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les intrusions sur les voies de chemins de fer" (56004323C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mesures contre les vols de câbles sur le réseau ferroviaire" (56004595C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le danger persistant pour la sécurité et la ponctualité ferroviaires des intrusions sur les voies" (56004597C)

#### **21** Samengevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlopen" (56004323C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De maatregelen tegen kabeldiefstallen op het spoor" (56004595C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het blijvende gevaar dat spoorlopen inhoudt voor de veiligheid en stiptheid op het spoor" (56004597C)

**21.01** Gilles Foret (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de mes questions.

*Monsieur le ministre, les vols de câbles continuent de nuire gravement à la sécurité et à la ponctualité ferroviaires. Le réseau belge, bien que pionnier en matière de modernisation, reste régulièrement ciblé. Début février 2025, un vol de câbles à Quévy a paralysé la circulation entre Mons et la frontière française. En novembre 2024, le même phénomène avait déjà touché la ligne Charleroi-Erquelines. En mars dernier, une opération conjointe franco-belge a permis la saisie de 3,6 tonnes de câbles volés dans des entreprises de recyclage, dont une partie appartenait à la SNCB. Ces faits ne sont malheureusement pas isolés.*

*Si Infrabel se réjouit d'une baisse notable du nombre de vols – passant de 451 en 2023 à 255 en 2024 – le fléau persiste, particulièrement en Wallonie, qui concentre près de 60 % des incidents, notamment dans les provinces de Liège (73 faits) et du Hainaut (69). Le préjudice financier reste lourd : 1,6 million d'euros en 2024, auxquels s'ajoutent 10.781 minutes de retards cumulés sur l'année.*

*Face à cela, Infrabel déploie plusieurs solutions : remplacement du cuivre par de l'aluminium, détection*

*par boîtiers dissimulés, plaintes systématiques et poursuites judiciaires. En 2024, 22 condamnations ont été obtenues, avec des peines allant jusqu'à deux ans de prison.*

*Monsieur le ministre, quels moyens supplémentaires le gouvernement prévoit-il de mobiliser pour renforcer la prévention et la répression de ces vols? Le recours à la technologie (capteurs, drones, surveillance nocturne) va-t-il être intensifié à l'image de ce que fait la SNCF? Une meilleure coopération transfrontalière, notamment avec la France ou les Pays-Bas, est-elle envisagée pour endiguer ces réseaux souvent mobiles et organisés? Enfin, une campagne de sensibilisation est-elle prévue pour souligner les risques encourus et les conséquences de ces actes pour les auteurs comme pour les usagers?*

*Monsieur le ministre, les intrusions sur les voies ferrées restent une problématique sérieuse, tant du point de vue de la sécurité que de celui de la ponctualité du trafic ferroviaire. Début avril, Infrabel a tiré la sonnette d'alarme : en 2024, 646 intrusions ont été recensées sur le réseau, un chiffre en légère hausse par rapport à 2023 (632). Cette augmentation est en partie liée à une amélioration de la détection grâce à l'installation de nouvelles caméras et dispositifs de surveillance.*

*Derrière ces chiffres, ce sont surtout des vies humaines perdues. Cinq décès ont été déplorés en 2024, ainsi que trois blessés graves. En parallèle, l'impact sur le réseau est lourd : en moyenne, près de 11 heures de retards par jour ont été enregistrées, soit une hausse de 9 % sur un an. Ces incidents engendrent des conséquences importantes pour les usagers et pour la fluidité du trafic.*

*La répartition régionale est également interpellante: près de la moitié des signalements concernent la Flandre (48 %), contre 34 % en Wallonie et 18 % à Bruxelles. Infrabel et la Police des chemins de fer collaborent pour intervenir en flagrant délit, avec une attention accrue cette année sur les zones proches des événements à grande affluence comme les concerts ou parcs d'attractions.*

*L'accord de gouvernement met l'accent sur la sécurité ferroviaire, la modernisation des infrastructures et la prévention. Dans ce cadre, cette problématique mérite une attention prioritaire.*

*Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:*

*Quelles mesures sont actuellement mises en œuvre pour renforcer la prévention des intrusions, notamment autour des zones à risque identifiées?*

*La couverture du réseau par les systèmes de surveillance sera-t-elle élargie, et selon quel calendrier? Existe-t-il un plan de sensibilisation à destination des jeunes et du grand public pour rappeler les dangers de tels comportements?*

*La coordination entre Infrabel, la police et les communes pourrait-elle être renforcée pour prévenir ces actes, particulièrement en période d'événements publics?*

**21.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Foret, aussi bien les intrusions sur les voies que les vols de câbles entraînent des répercussions négatives sur le réseau ferroviaire. La ponctualité pâtit encore parfois d'éléments extérieurs aux sociétés ferroviaires. La réduction de ces externalités négatives constitue donc une priorité pour garantir le service ferroviaire aux voyageurs et voyageuses.

En ce qui concerne les intrusions sur les voies, Infrabel envisage dans son plan d'action trois types de mesure. Outre les dispositifs de prévention relatifs à la sécurisation physique de l'infrastructure, caméras et clôtures, Infrabel prend un grand nombre de mesures visant la sensibilisation au danger que constituent les intrusions sur les voies. Le volet en rapport avec la répression complète ce plan d'action.

Sont tout d'abord prévues des mesures préventives, avec l'installation de clôtures intelligentes le long des voies et entre celles-ci: des tapis obstacles, des blocs de béton et des caméras. En 2024, Infrabel a équipé plusieurs gares et points d'arrêt de caméras de détection d'intrusions, comme Morlanwelz, Bockstael et Han. De plus, des opérations de contrôle ciblées sont menées en collaboration avec la police des chemins de fer. La couverture du réseau par des systèmes de surveillance sera étendue. En 2024, Infrabel a installé 607 mètres de clôtures et de portails pour sécuriser les *hotspots* des zones telles que L15 Herentals, L35 Holsbeek et L58 Gand. Le projet d'installation de caméras de détection d'intrusions va se poursuivre cette année. Cette extension est basée sur des études de sécurité réalisées en vue d'identifier et sécuriser les zones potentiellement critiques.

Infrabel prend également un grand nombre de mesures visant à sensibiliser au danger des intrusions sur les voies. Les actions suivantes sont entreprises:

- campagne basée sur la réalité virtuelle dans les écoles à proximité des *hotspots*;
- campagne *Not Spot* réalisée à la fin 2024 et diffusée sur l'ensemble des réseaux sociaux à destination du grand public afin de sensibiliser au fait de ne pas se trouver à proximité d'un domaine ferroviaire;
- le jeu *Code Rails*. Infrabel propose un *escape game* sur son site internet, jeu d'aventure coopératif à destination des 12-18 ans;
- *La parole à ceux qui restent*. Infrabel a recueilli le témoignage de six personnes ayant vécu de près des drames liés aux comportements dangereux aux abords des voies. Ces témoignages sont disponibles sur la chaîne YouTube.

En termes de répression, Infrabel collabore activement avec la SNCB, Securail et la police ferroviaire (direction de la police des chemins de fer SPC) pour agir dans les *hotspots* afin de verbaliser les comportements incorrects et dangereux. Depuis 2025, la police des chemins de fer, en concertation avec Infrabel, lance ses contrôles répressifs à proximité des centres de loisirs et de parcs à thème, ce qui a par exemple été le cas il y a quelques semaines à proximité directe de Walibi.

Je tiens à rappeler que les personnes prises en flagrant délit d'intrusion sur les voies et dans les parties d'infrastructures ferroviaires non accessibles au public s'exposent à une lourde amende de 300 à 500 euros, en cas de récidive. Pour les mineurs, le montant peut atteindre 175 euros.

En ce qui concerne la coopération transfrontalière, je me suis entretenu la semaine dernière avec le CEO d'Infrabel en demandant qu'une analyse soit réalisée sur les pratiques des pays au sein de l'Union européenne. Ce retour sera pour moi une occasion d'identifier les différents éléments qui pourraient être portés au niveau de l'Union européenne en matière de coopération.

En ce qui concerne les vols de câbles, Infrabel poursuit ses importants efforts, notamment le recours à différentes technologies, ce qui inclut l'utilisation des traceurs GPS pour faciliter l'intervention rapide des forces de l'ordre. Ces traceurs ont d'ailleurs montré toute leur utilité en permettant, en collaboration avec les forces de police, l'arrestation de voleurs il y a quelques semaines de cela. Infrabel plaide également pour l'utilisation de drones pour des missions de surveillance plus efficaces. Un panel important de dispositifs est mis en place pour améliorer la détection et la prévention des vols de câbles sur les réseaux ferroviaires.

Étant donné l'implication des bandes organisées qui franchissent parfois les frontières, la coopération internationale peut constituer un élément pour anticiper et réprimer ces délits de manière plus efficace. Il est en tout cas certain qu'une bonne coopération avec les forces de l'ordre constitue un élément important pour mieux anticiper et réprimer les délits de vol de câbles. Les retours d'expérience des années passées montrent que la collaboration avec la police et la justice a déjà permis de réduire temporairement le nombre de vols. Comme je l'ai dit plus tôt, je me suis entretenu avec le ministre de l'Intérieur, M. Quintin, de manière à pouvoir utiliser les agents de Securail dans le cadre d'une meilleure collaboration entre l'Intérieur et la Mobilité.

Infrabel transmet régulièrement des informations aux forces de l'ordre et plaide pour une utilisation accrue de moyens de détection plus précis et de drones. Des actions coordonnées dans les zones les plus touchées ont également montré leur efficacité. Enfin, Infrabel prévoit des campagnes de sensibilisation pour renforcer la vigilance des citoyens, en particulier des riverains du domaine ferroviaire. Infrabel mène en outre, via une pluralité de canaux, de très nombreuses campagnes de sensibilisation aux dangers de l'intrusion sur les voies. Je souhaite encourager le gestionnaire à poursuivre et intensifier autant que possible ses programmes de sensibilisation à la problématique des intrusions sur les voies et à lutter contre les fléaux que constituent le vol de câbles et autres atteintes à l'infrastructure ferroviaire.

**21.03** **Gilles Foret (MR):** Merci monsieur le ministre pour vos réponses.

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

**22** Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het prijsplafond voor senioren bij de NMBS" (56004352C)

**22** Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plafonnement des prix des billets seniors à la SNCB" (56004352C)

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

*De NMBS maakte recent de details van haar toekomstige aanpassingen aan haar tariefstructuur bekend. Senioren zullen in de toekomst 40 procent van het standaardtarief voor een tweede-klasse ticket moeten betalen. Tegen een meerprijs van 6 euro per maand of 48 euro per jaar zullen ze een bijkomende voordeelkaart kunnen aanschaffen. Die kaart zou hen een bijkomende korting van 40 procent opleveren voor reizen tijdens de daluren. Bijkomend zou er een tariefplafond op 14 euro per rit vastgesteld worden (tweede klasse op elk tijdstip geldig).*

*Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) beveelt echter aan om dit prijsplafond voor senioren uit te breiden tot jongeren onder de 26 jaar en voor mensen met een BVT-statuuut (Begunstigde Verhoogde Tegemoetkoming).*

*Heeft de minister kennis genomen van bovenvermeld voorstel van het RGCT?*

*Is de NMBS bereid om dit voorstel in overweging te nemen? Zo ja, zal hierover overleg met het RGCT gehouden worden? Zo neen, waarom niet?*

**22.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, zoals ik tijdens de vergadering van 12 maart 2025 heb gezegd, zal de NMBS op het einde van het jaar een nieuw tarievgamma introduceren dat is goedgekeurd door de raad van bestuur. Globaal gezien worden treinreizen goedkoper, vooral tijdens de daluren, in het weekend en voor frequente treinreizigers. Voortaan zullen voor alle afstanden procentuele kortingen gelden, met extra voordelige tarieven voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming. De hervorming geldt voor tickets maar niet voor de abonnementen.

Ik kan u garanderen dat het voorstel van de NMBS veel voordeliger is voor senioren, jongeren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming, wat u ook meegeeft. Zo zal de voordeelkaart voor die drie groepen geen 6 euro per maand of 48 euro per jaar kosten maar wel respectievelijk 4 euro en 32 euro. Daarmee krijgen zij inderdaad recht op een bijkomende korting van 40 % tijdens de daluren en op een extra laag maximumtarief van 5,5 euro per rit.

De voordelen gelden dus voor drie specifieke doelgroepen, waardoor zij in een dergelijk geval vaak minder betalen dan vandaag. Daarmee is de NMBS in grote mate tegemoetgekomen aan een aantal bezorgdheden die het CCVF heeft geuit. Het doel van de tariefhervorming is de trein aantrekkelijker te maken, vooral voor de doelgroepen jongeren en senioren.

Tot slot heb ik op 25 april 2025 een ontmoeting gehad met de voorzitter van het CCVF. Ik heb het belang van de adviezen van het CCFV in de context van het spoorwegbeleid en uiteraard in de context van de tarievenhervorming kunnen herhalen.

**22.03** Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik blijf enigszins op mijn honger. De vraag ging vooral over het tarievenplafond voor senioren. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers had aanbevolen dat plafond ook uit te breiden naar jongeren jonger dan 26 jaar en naar mensen met het statuut van begunstigde verhoogde tegemoetkoming. Ik heb daar op zich geen bevestiging van gehoord. Wij zullen dus blijven opvolgen hoe een en ander evolueert.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**23** **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56004359C)**

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56004388C)**

**23** **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56004359C)**

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56004388C)**

De **voorzitter**: De heer Raskin is niet aanwezig.

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

*Tijdens de bespreking van zijn beleidsverklaring gaf de minister aan een akkoord bereikt te hebben met zijn Luxemburgse en Nederlandse collega-ministers van Mobiliteit om het dossier van de IJzeren Rijn als een militair dossier te zullen behandelen. Het bleef echter wachten op een nieuwe Duitse regering vooraleer men ook daar met hun (nieuwe) ambtsgenoot een akkoord zou kunnen proberen te vinden voor deze nieuwe aanpak.*

*Intussen werd er in Duitsland een regeerakkoord afgesloten tussen de CDU/CSU en de SPD. De nieuwe regering zal er pas begin mei de eed afleggen maar gaf toch al aan in te zullen zetten op investering in infrastructuur en defensie. Eén en ander moet nog geconcretiseerd worden maar toch lijkt dit mogelijk goed nieuws te zijn voor het project van de re-activatie van de IJzeren Rijn.*

*Heeft de minister al enig zicht op een mogelijke verdere timing inzake het dossier van de IJzeren Rijn?*

*Welke budgettaire ruimte is er voorzien in de plannen van de arizonaregering met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn? Zal er hiervoor een financiële inspanning gedaan worden?*

*Zullen eventuele investeringen ihkv de reactivering van de IJzeren Rijn meetellen in de investeringen die voor Defensie zullen gedaan worden met het oog op het behalen van de norm van 2 % van het bruto binnenlands product? Zullen deze desgevallend ook buiten de begrotingsdoelstellingen gehouden worden?*

**23.02** **Minister Jean-Luc Crucke**: Collega's, zoals ik al op 2 april in deze commissie zei, sprak ik in de marge van de informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer in Warschau op 18 maart met de secretaris-generaal van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Dronkers. Ik heb tijdens dat gesprek inderdaad aangegeven dat het dossier geen jaar meer kan aanslepen en dat er snel een beslissing moet worden genomen.

Intussen kan ik meegeven dat ik op 4 april een schrijven heb gericht aan de Nederlandse minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Madlener, en aan Nederlands staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, de heer Jansen. Daarin heb ik aangegeven uit te kijken naar het verder versterken van de bilaterale samenwerking tussen onze beide landen op het vlak van mobiliteit en meer in het bijzonder op het vlak van de spoorwegen.

Ik heb ook voorgesteld om de bilaterale intentieverklaring België-Nederland met betrekking tot de verbetering van het grensoverschrijdend spoorvervoer, op 9 april 2022 ondertekend door toenmalig Nederlands staatssecretaris Heijnen en toenmalig Belgisch minister Gilkinet, te actualiseren zodat dit beter aansluit bij de huidige en toekomstige uitdagingen en opportuniteiten.

In diezelfde brief wordt ook gesproken over het dossier-3RX, het dossier van de reactivering van spoorlijn 20 en de gevoelige kwestie van de sloop van de brug over de Maas in Nederland, en Rail Ghent Terneuzen. Het is dus de bedoeling om deze dossiers, in het bijzonder 3RX, nader te bespreken tijdens een bilateraal overleg tussen België en Nederland. Er werd hiervoor tot op heden nog geen datum vastgelegd.

Ook met Duitsland zal dit dossier opnieuw worden opgenomen, maar we moeten eerst op nationaal

niveau de nodige afspraken maken. Het dossier-3RX kwam ook ter sprake tijdens de Vlaams-Nederlandse top die op 1 april plaatsvond in Gent. In de slotverklaring van deze top werd de volgende passage opgenomen: "Daarnaast onderschrijven Vlaanderen en Nederland het belang van internationale spoordossiers, zoals Rail Ghent Terneuzen en de verbinding Hamont-Weert. Deze hebben zowel betrekking op het goederen- als op het personenvervoer. Wat betreft 3RX zullen Vlaanderen en Nederland samen met de andere partijen de lopende gesprekken voortzetten."

Ik zal Vlaams collega en minister van Mobiliteit, mevrouw De Ridder, binnenkort ontmoeten. Het dossier-3RX zal daar ook op de agenda staan. Zoals ik al eerder heb aangegeven, ligt er een ontwerp van non-paper op tafel, dat nog werd opgesteld door mijn voorganger, de heer Gilkinet. In dat non-paper wordt onder andere ingegaan op hoe de verdere technische discussie moet worden aangevat. Er staat in hoe de financiering verder onderzocht moet worden, welke eventuele EU-regelingen er zijn voor de financiering en hoe wij moeten omgaan met het deel met betrekking tot militaire mobiliteit. Dat non-paper is tot op heden intra-Belgisch nog niet politiek afgeklopt. Zodra er in België een akkoord is over een ontwerp tekst van non-paper, kan deze overgemaakt worden aan Nederland en Duitsland en als basis dienen voor toekomstige gesprekken met beide landen.

Ik kan intussen wel aangeven dat op 6 mei een onderhoud staat gepland tussen eerste minister De Wever en Nederlands minister-president Schoof. Het dossier-3RX staat daar op de agenda. Ik heb een ontmoeting met de ambassadeurs van Nederland en Duitsland. Het dossier zal ook tijdens die twee uitwisselingen besproken worden.

Ten slotte wens ik toch ook nog even te nuanceren. Ik heb nooit gezegd dat er een akkoord werd bereikt met mijn Luxemburgse en Nederlandse collega's om het dossier-3RX als militair dossier te behandelen. Ik heb alleen maar aangegeven dat het voorstel om 3RX als militair dossier te behandelen, positief werd onthaald door de Nederlandse secretaris-generaal Dronkers.

Verder is het momenteel nog veel te voorbarig om over budgetten te spreken en over hoe deze in de begrotingen zullen worden opgenomen.

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

Le **président**: La question n° 56004391C de M. Matagne concernant la couverture internet à bord des trains a été transformée en question écrite.

**24** **Samengevoegde vragen van**

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Hasselt" (56004396C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56004425C)

**24** **Questions jointes de**

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56004396C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56004425C)

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

*De NMBS bevestigt plannen te hebben om het station van Hasselt energiezuiniger te zullen maken. Dit zal gebeuren binnen het masterplan voor de 'energetische renovatie van alle stationsgebouwen'.*

*De nodige financiële middelen zijn in het kader van dit masterplan voorzien. De NMBS stelt echter dat indien de nieuwe Arizona-regering aan de investeringsmiddelen van de NMBS zou raken het hele energie-renovatieproject mogelijk niet uitgevoerd zal kunnen worden.*

*Bijkomend verduidelijkt de NMBS ook om helemaal geen plannen te hebben om het station van Hasselt zelf te renoveren: 'er is hiervoor geen plan en evenmin zijn hiervoor financiële middelen voorzien', klinkt het.*

*Is er intussen zicht op de concrete timing voor de energie-renovatielwerken aan het station van Hasselt?*

*Welk is de aard van de werken die zullen uitgevoerd worden?*

*Welk is het voorziene budget voor de energetische renovatie van het station van Hasselt?*

*Garandeert de minister dat de Arizona-regering niet zal raken aan de investeringsmiddelen voor de NMBS? Op welke wijze garandeert de minister het effectief uitvoeren van de energie-renovatieplannen in het station van Hasselt?*

*Kan de minister bevestigen dat er onder de Arizona-regering geen middelen voor de NMBS zullen beschikbaar zijn om het station van Hasselt zelf helemaal te renoveren?*

**24.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik kan u meegeven dat de volledige energierenovatie van het stationsgebouw van Hasselt is opgenomen in het masterplan van de energierenovaties in de stationsgebouwen van de NMBS. De energierenovatie past in de bredere toepassing van de NMBS om haar patrimonium energie-efficiënter en toekomstgericht te maken. De uitvoering van het project blijft echter onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de nodige investeringsmiddelen. Op dit moment is het dan ook nog te vroeg om een concrete timing te communiceren.

In afwachting van de energierenovatie zijn er de voorbije maanden en jaren al belangrijke verbeteringen aan het station van Hasselt gerealiseerd. Alle perrons werden een halve meter verhoogd tot een hoogte van 76 cm. De perrons werden overdekt en uitgerust met nieuwe schuilhuisjes, zitbanken en energiezuinige ledverlichting. Vanuit de onderdoorgang, die samen met de perrons de komende maanden wordt afgewerkt, is elk perron bereikbaar met een lift en een roltrap. Voor de toegankelijkheid van blinden en slechtzienden werden geleidingslijnen en speciale tegels aangebracht. Bovendien kreeg het station een tiende doorlopend spoor. In april 2024 werd daarvoor perron A in gebruik genomen, waaraan voornamelijk treinen van en naar Mol stoppen. De treinen hebben Hasselt als eindhalte en veranderen van rijrichting. Dankzij die capaciteitsuitbreiding kan het treinverkeer in Hasselt vlotter verlopen en is er ruimte voor een uitbreiding van het treinaanbod in de toekomst.

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004405C van mevrouw De Knop is uitgesteld. Aan de orde zijn de samengevoegde vragen nrs. 56004429C en 56004701C van de heer Thiébaud. Ik zie hem echter niet in de zaal.

**25** **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vzw Train World" (56004447C)**

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontbinding van de vzw Train World" (56004563C)**

**25** **Questions jointes de**

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'ASBL Train World" (56004447C)**

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dissolution de l'ASBL Train World" (56004563C)**

**25.01** **Frank Troosters** (VB): Uit uw antwoord op een van mijn mondelinge vragen in de commissie voor Mobiliteit op 2 april jongstleden, bleek dat Train World vzw inmiddels werd ontbonden en werd geïntegreerd binnen de werking van de NMBS. Op een aantal pertinente vragen, zoals de vraag of de directeur zelf is vertrokken of is moeten vertrekken, kreeg ik echter geen antwoord. Ik heb die dan schriftelijk gesteld, maar ik blijf toch met wat bijkomende vragen zitten.

De inkanteling van Train World werd beargumenteerd met de stelling dat men het museum nieuw leven wilde inblazen om de aantrekkingskracht en de efficiëntie ervan te verhogen. Welke waren de

vastgestelde feiten met betrekking tot een gebrek aan of onvoldoende efficiëntie binnen Train World die de basis vormden voor de genomen beslissing tot integratie binnen de NMBS?

Op welke manier zullen de vrijwilligers die binnen Train World vzw actief waren in de toekomst tewerkgesteld worden en op welke wijze zullen ze vergoed worden?

Welke acties zijn er momenteel gepland om de aantrekkingskracht van het museum te verhogen, het nieuw leven in te blazen en de efficiëntie te verhogen?

**25.02** **Anthony Dufrane** (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, l'ASBL Train World en charge du Musée du train a été dissoute fin mars 2025. La fin de l'association ne signifie pas la fin du Musée du train mais cette disparition pose question. En effet, la SNCB a réduit son nombre de filiale en passant de 21, à désormais une seule en une décennie, soit Ypto sa filiale informatique.*

*Cependant, bien que la SNCB soit dans une dynamique de recentraliser ses activités, la dissolution de l'association Train World montre que le musée peine à séduire durablement. Il n'est pas dans le top 10 des musées bruxellois avec ses 1,2 millions de visiteurs en une décennie d'existence. Il représente entre 2 et 3 % des visiteurs annuels de musées pour la Région.*

*La dissolution de l'ASBL vise donc à ramener la gestion dans le giron de la SNCB afin de le redynamiser et éponger le déficit d'exploitation. Cependant, bien qu'on parle ici d'une offre culturelle, c'est la SNCB qui est garante de son fonctionnement et donc de l'argent public qui y est investi.*

*Mes questions, monsieur le ministre, sont:*

- Trouvez-vous normal qu'une entreprise publique de Mobilité ait une politique muséale? Autrement dit, est-ce cohérent avec l'objet social de la SNCB?*
- Avez-vous discuté des coûts liés au musée avec Madame Dutordoir?*
- Des projets sont-ils prévus pour redynamiser Train World?*

**25.03** **Minister Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, mijnheer Dufrane, de vzw Train World, verantwoordelijk voor het beheer van het gelijknamige spoorwegmuseum in Schaarbeek, werd eind maart 2025 ontbonden. Die beslissing past in de bredere strategie van de NMBS om haar activiteiten te centraliseren en te rationaliseren overeenkomstig de richtlijnen van de federale regering.

Een van de taken van openbare dienstverlening van de NMBS is het behoud en de promotie van het Belgisch spoorwegpatrimonium. Het museum Train World past volledig in die taak van openbare dienst door de geschiedenis van de spoorwegen in België te belichten en toegankelijker te maken voor het grote publiek. De uitbating van het museum Train World is trouwens opgenomen in het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale Staat. Deze activiteit is dus in overeenstemming met de maatschappelijke doelstellingen van een openbare mobiliteitsonderneming.

De integratie van Train World in de werking van de NMBS beoogt een efficiënter beheer, een grotere aantrekkingskracht en een dynamischere exploitatie. Dat was onder meer nodig door het beperkte schaalvoordeel van de vzw-structuur, de nood aan administratieve vereenvoudiging en het feit dat er geen personeel in dienst was bij de vzw zelf. Alle medewerkers waren reeds personeelsleden van de NMBS.

Les volontaires continueront à être impliqués dans la politique patrimoniale de l'entreprise. Leur engagement restera un pilier important du fonctionnement du musée et sera valorisé dans le cadre de la nouvelle organisation.

De financiële controle gebeurde ook voor de integratie reeds via de diensten van de NMBS en wordt nu verder versterkt. Dankzij het openbaredienstcontract 2023-2032 is een stabiele en transparante financiering van het museum verzekerd.

Depuis le changement de direction, désormais assurée par le *head of Train World & Heritage*, plusieurs actions ont été entreprises pour relancer la dynamique du musée. De nouvelles expositions thématiques sont en préparation. La visibilité du musée est renforcée et des collaborations sont établies

avec des établissements scolaires et des partenaires touristiques. Enfin, la présence numérique est développée.

Train World blijft een strategisch instrument van de NMBS om haar geschiedenis en maatschappelijke rol zichtbaar te maken. Nieuwe organisatievormen bieden ruimte voor duurzame groei en een innovatieve museale werking. De NMBS denkt wel na over hoe deze activiteit efficiënter kan worden uitgevoerd. Hiervoor werd een vrijblijvende *request for information* gelanceerd om te bekijken of er een markt bestaat voor het beheer van de museumactiviteiten van Train World, waarbij de NMBS eigenaar blijft van het museum en van de historische collecties die het bevat. De resultaten van deze *request* worden deze zomer verwacht.

**25.04** **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

**25.05** **Anthony Dufrane** (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse détaillée.

Je me réjouis de la stratégie de redéploiement qui est mise en place pour ce musée. Les mots qui ressortent dans votre réponse sont efficacité et transparence. Je vous remercie donc, et je ne manquerai pas de rester attentif à ce dossier.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56004458C, 56004459C en 56004460C van mevrouw De Knop worden uitgesteld. Vraag nr. 56004461C van de heer Matagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **26** Questions jointes de

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le déplacement de la gare de Charleroi-Ouest" (56004560C)**

- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Charleroi-Ouest" (56004825C)**

#### **26** Samengevoegde vragen van

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verplaatsen van het station Charleroi-West" (56004560C)**

- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Charleroi-West" (56004825C)**

**26.01** **Anthony Dufrane** (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, lors de la précédente mandature, la SNCB avait confirmé avoir été informée d'une demande pour déplacer la gare de Charleroi-Ouest, située actuellement dans l'intra-ring carolo, et la replacer en dehors de celui-ci, entre le quartier de LaPlanche et le complexe du Dôme. À l'époque, la SNCB avait indiqué qu'il s'agissait d'une décision complexe.*

*Ce déplacement est l'un des éléments du plan de mobilité de la Charleroi- Métropole. L'objectif derrière celui-ci est, entre autres, d'imposer une plus grande distance avec la gare de Charleroi-Central et de renforcer ainsi le rayon d'attraction du réseau SNCB et d'améliorer le service aux usagers et navetteurs.*

*Sous la précédente mandature, la ville de Charleroi avait été concertée sur le sujet de ce déplacement et le projet avait fait l'objet d'une première étude d'opportunité par la SNCB.*

*Mes questions, monsieur le ministre, sont:*

- *Quel est le suivi de cette étude d'opportunité?*
- *Quels sont les scénarios actuellement envisagés?*
- *Quelles sont les pistes de financement envisagées pour ce projet de déplacement?*
- *Étant donné que la gare de Charleroi-Ouest est fréquentée, notamment par des étudiants qui doivent rejoindre Louvain-la-Neuve en passant par Ottignies, et que le confort de cette ligne est essentiel, quelles sont les mesures envisagées pour garantir un service optimal aux usagers pendant et après ce potentiel déplacement?*

Le **président**: M. Bayet étant absent, je donne la parole à monsieur le ministre.

**26.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Dufrane, l'éventuel déplacement de la gare de Charleroi-Ouest est un dossier complexe, et ce depuis le début de son étude en 2017. Il ne s'agit pas uniquement de la fermeture de cette gare de Charleroi-Ouest et de l'ouverture d'une nouvelle halte à La Planche. Le projet inclut également la suppression du passage à niveau, la construction d'un contournement routier et l'aménagement d'une nouvelle gare.

La SNCB a pris acte de la demande reprise dans le plan urbain de mobilité de Charleroi-Métropole, visant à étudier la pertinence de la fermeture de la gare de Charleroi-Ouest et la création d'un point d'arrêt au niveau du passage à niveau actuel, au lieu-dit La Planche.

La SNCB agit dans le cadre du contrat de service public approuvé par le gouvernement fédéral fin décembre 2022. En lien avec le contrat de performance d'Infrabel, les plans d'investissement pluriannuels 2023-2032 ont été établis.

Les priorités d'investissement sont alignées sur les objectifs politiques définis dans les deux contrats. Le déplacement de la gare de Charleroi-Ouest ne figure pas dans ces plans d'investissement. Néanmoins, dans le cadre du *mid-term review*, les contrats de gestion des deux entreprises ferroviaires seront évalués et certains projets d'investissement pourraient être étudiés.

Je demanderai évidemment à la SNCB et à Infrabel de tenir compte des données objectives afin d'étudier la possibilité de déplacer la gare de Charleroi-Ouest. Je le ferai dès maintenant, sans attendre la réunion sur place, car je crains qu'il ne soit trop tard autrement. Soyez donc assuré de mon engagement sans tabou pour répondre aux attentes légitimes des voyageurs et voyageuses carolos.

**26.03 Anthony Dufrane** (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, de vous inquiéter de ce dossier et ne manquerai pas de rester attentif au suivi de celui-ci. Je vous remercie également pour vos réponses.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **27 Questions jointes de**

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réouverture d'un point d'arrêt à Bomerée" (56004561C)**

- **Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de gares de la SNCB" (56004664C)**

#### **27 Samengevoegde vragen van**

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De heropening van een stopplaats in Bomerée" (56004561C)**

- **Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van NMBS-stations" (56004664C)**

**27.01 Anthony Dufrane** (MR): Monsieur le ministre, dans le cadre du plan de mobilité de Charleroi Métropole, une des demandes portées par la ville de Charleroi consiste en la réouverture du point d'arrêt de Bomerée.

Il n'est pas inutile de rappeler que la gare de Bomerée est une ancienne gare ferroviaire belge, aujourd'hui détruite, de la ligne 132 Charleroi-Couvin, située sur le territoire de la commune de Montigny-le-Tilleul. Deux voies sont toujours présentes et les trains y circulent toujours, mais aucun point d'arrêt n'a subsisté.

Bomerée présente un potentiel de nœud de correspondance secondaire majeur pour le sud de l'agglomération de Charleroi. Sa position géographique, à l'intersection d'axes routiers importants et sur la ligne ferroviaire 132, en fait un lieu idéal pour un point d'arrêt. Cela permettrait d'améliorer l'accessibilité ferroviaire au sud de Charleroi, de faciliter les correspondances avec le réseau de bus, de desservir les zones résidentielles et commerciales, et d'offrir une alternative à la voiture pour rejoindre le centre-ville et le réseau ferroviaire national.

À l'époque, les coûts de réalisation d'un point d'arrêt avaient été estimés, notamment par le SPW Mobilité.

Monsieur le ministre, la réouverture du point d'arrêt de Bomerée est-elle actuellement envisagée ou en cours de réflexion? Si la réouverture n'est pas actuellement envisagée, serait-il possible d'obtenir l'avis de la SNCB et d'Infrabel sur le sujet ainsi que les estimations de coûts qui avaient été formulées à l'époque?

**27.02 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, dans le journal Le Soir du 5 avril 2025, en réaction au projet de fermeture potentielle de 20 gares de la SNCB, vous indiquiez qu'une telle décision ne pourrait être prise que si "un certain nombre de critères assez précis" étaient rencontrés. Pourriez-vous me préciser la nature exactes de ces critères?*

*Dans ce cadre, vous évoquiez, notamment, des synergies potentielles qui pourraient être mises en place avec le TEC en cas de fermeture d'une de ces gares. Pourriez-vous pour les gares m'indiquer quelles sont les alternatives concrètes qui sont analysées pour les cas spécifiques des gares de : Marchienne-Zone, Hourpes, Erquennes-Village, La Buissière, Hainin, Masnuy-Saint-Pierre, Harchies et Callenelle?*

*Quel est par ailleurs votre calendrier de travail?*

*En outre, pourriez-vous m'indiquer quel est le montant des économies qui seraient réalisées par la SNCB en cas de fermeture de ces 20 gares?*

*Enfin, pour ce qui concerne, précisément, le point d'arrêt de Hourpes où la route d'accès au hameau ne permet probablement pas à un bus de fréquenter les lieux, quelles sont les solutions envisagées?*

*Je vous remercie pour vos réponses.*

**27.03 Jean-Luc Crucke**, ministre: L'accord de gouvernement prévoit que la desserte ferroviaire soit adaptée aux évolutions de la demande, qu'elle soit actuelle ou potentielle. Cela signifie concrètement qu'il doit être possible d'ouvrir de nouveaux arrêts là où se développent de nouvelles concentrations de logements, mais aussi de fermer certains arrêts aujourd'hui désertés par les usagers.

Lors de mon intervention en séance plénière du 13 mars dernier à la Chambre, j'ai rappelé que l'accord de gouvernement prévoit également la confirmation du contrat de service public avec la SNCB, du contrat de performance Infrabel, ainsi que des plans pluriannuels d'investissement. Dans ce cadre, la SNCB est donc autorisée à lancer des projets de modification des services, qu'il s'agisse de l'ouverture ou de la fermeture de gares, conformément aux critères repris au fameux article 9 du contrat de service public que vous commencez sans doute à connaître par cœur – moi aussi. Les critères pris en compte incluent notamment le nombre de passagers potentiels dans un rayon de deux kilomètres autour de l'arrêt prévu, les projets visant à augmenter la densité ou à développer des services susceptibles d'attirer de nouveaux usagers, l'impact en termes de passagers perdus par jour et par train, les coûts marginaux d'exploitation et d'investissement, l'impact sur la vitesse commerciale, sur la performance globale du réseau et sur la capacité de la ligne concernée, les services de transport existants, la distance jusqu'à la gare la plus proche et l'accessibilité de la zone concernée par le rail.

À partir des critères repris, j'ai échangé avec mes collègues régionaux compétents en matière de mobilité lors de la Conférence interministérielle (CIM) de la Mobilité du 27 mars dernier. Les ministres régionaux de la Mobilité et moi-même nous sommes entendus, d'une part sur l'importance d'une véritable concertation avec les acteurs locaux pour tout projet d'arrêt et de desserte d'arrêt, et d'autre part sur la nécessité d'une alternative intermodale concrète pour les voyageurs dont l'arrêt ne serait plus desservi par la SNCB. Cette décision de la CIM a été transmise par courrier à la SNCB le 23 avril dernier. Dans ce cadre, et conformément à l'accord de gouvernement, des synergies peuvent être envisagées avec des opérateurs de transports régionaux, comme le TEC, afin de garantir une continuité de service public en cas d'adaptation de la desserte ferroviaire. Le dialogue avec les autorités locales est également primordial.

Enfin, à ce jour, je peux vous garantir que je n'ai reçu aucune liste, que ce soit pour lancer des projets de desserte de nouvelles gares ou pour l'arrêt de la desserte d'autres gares. Je reste néanmoins particulièrement attentif à la desserte des points d'arrêt, et sans tabou. J'étudierai toutes les possibilités qui respectent les critères énoncés dans le contrat de service public.

**27.04** **Anthony Dufrane** (MR): Merci, monsieur le ministre. Je prends bonne note de votre réponse.

Je tiens à dire que beaucoup de critères que vous avez énoncés sont ici remplis, soit l'augmentation de la densité de la population, les activités commerciales et aussi l'intermodalité, avec le bus qui est prévu à cet arrêt. Je ne manquerai pas de suivre le dossier et de revenir avec des questions sur celui-ci.

**27.05** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

Vous avez repris les éléments des réponses que vous m'avez déjà données sur des questions similaires. Je ne dirai pas que j'ai appris grand-chose cet après-midi, malheureusement.

La concertation avec les acteurs locaux me semble un peu plus présente que les fois précédentes. Non? Laissons tomber.

Par contre, je n'ai pas reçu de réponse concernant les montants des économies qui seraient réalisées en cas de fermeture des 20 gares en question ni sur le point d'arrêt de Hourpes. Fermer des gares en 2025, à l'heure de la crise climatique, est une hérésie. Quand une gare va mal, il faut se demander pourquoi et mettre en place un plan d'action avec les acteurs locaux, les commerces et autres forces vives pour la revitaliser et en faire une vraie alternative à la voiture, et non pas proposer le bus ou la voiture en remplacement. C'est vraiment aller contre le sens de l'histoire.

Nous continuerons donc à poser nos questions concernant ce projet qui continue d'être extrêmement flou et qui inquiète beaucoup sur le terrain.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**28** **Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état des lieux et les perspectives de la sécurisation des passages à niveau en région liégeoise" (56004581C)**

**28** **Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stavaza inzake en de perspectieven voor de beveiliging van de overwegen in de Luikse regio" (56004581C)**

**28.01** **Gilles Foret** (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, la sécurité ferroviaire est un enjeu majeur pour les usagers et les autorités locales, en particulier dans les zones où subsistent encore de nombreux passages à niveau. Les récents incidents dans la province de Liège illustrent une réalité préoccupante: le 19 mars 2025 à Wandre, un train a percuté une voiture, entraînant l'interruption du trafic entre Visé et Bressoux. Quelques mois plus tôt, en décembre 2024, un accident similaire s'était produit à Corswarem (Berloz), provoquant l'arrêt de la circulation ferroviaire entre Landen et Waremme. Et en octobre 2024, deux passages à niveau particulièrement accidentogènes à Esneux (Colonster et chemin de halage) ont été supprimés, après avoir enregistré 21 incidents en 20 ans.*

*Ces événements rappellent à quel point la sécurisation de ces infrastructures est cruciale. Infrabel poursuit un programme de suppression progressive des passages à niveau au profit d'ouvrages d'art plus sûrs, comme le récent pont à Tilff. Pourtant, 1 600 passages à niveau restent encore actifs sur le réseau belge.*

*L'accord de gouvernement souligne l'importance d'un réseau ferroviaire sûr, moderne et accessible. Dans ce cadre, la suppression des passages à niveau dangereux, la concertation avec les communes concernées, ainsi que les investissements dans des alternatives efficaces sont essentiels.*

*Monsieur le ministre, quel est le bilan des suppressions de passages à niveau réalisées depuis 2019, notamment dans la province de Liège, et selon quels critères sont-elles priorisées? Quels sont les projets en cours ou à l'étude pour sécuriser les passages à niveau encore problématiques dans cette région? Infrabel dispose-t-elle des moyens humains et financiers suffisants pour accélérer le rythme des suppressions, et un calendrier précis est-il prévu? Quelle concertation est-elle menée avec les autorités locales afin de garantir des solutions de mobilité alternatives pour les riverains concernés? Enfin, quelles campagnes de sensibilisation sont-elles envisagées pour renforcer la vigilance des conducteurs à proximité des passages à niveau encore actifs? Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre engagement en faveur d'un réseau ferroviaire plus sûr et pour vos éclaircissements sur les perspectives de sécurisation dans les zones les plus à risque.*

**28.02** **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Foret, depuis 2019, Infrabel a supprimé un total de 119 passages à niveau dans diverses communes, dont plusieurs en province de Liège: 2 à Herstal en 2020, 5 à Juprelle, Welkenraed, Visé, Esneux et Pepinster en 2021, 1 à Cheratte en 2022, 1 à Tilff en 2023 et 2 à Glons et Tilff en 2024.

Les priorités sont fixées par une analyse multicritères de leur dangerosité et de leur impact sur la ponctualité, complétée par plusieurs éléments: un *business case* permettant d'objectiver la période de retour de l'investissement initial en tenant compte des coûts annuels d'exploitation et d'entretien; la nécessité de moderniser la signalisation existante aux passages à niveau dont les coûts sont parfois du même ordre de grandeur que l'ouvrage de franchissement ou la voirie à créer pour une suppression; l'opportunité d'intégrer les travaux de suppression dans une massification de travaux dans le cadre d'une modernisation de ligne, par exemple; une opportunité apparue, par exemple, lors d'une étude de mobilité réalisée en collaboration avec la ou les communes concerné(es).

Infrabel a mis en place plusieurs mesures pour sécuriser les passages à niveau problématiques, notamment l'installation de caméras de détection d'obstacles, l'installation de panneaux d'avertissement, de lampes LED clignotantes sur les barrières et de caméras ANPR pour enregistrer les plaques d'immatriculation des véhicules en infraction.

Des projets spécifiques pour la province de Liège incluent l'installation de caméras de détection d'obstacles et de lampes LED à certains passages à niveau, notamment sur certains points de la L40, L44 et L43. Des études sont également en cours dans le cadre de la suppression potentielle de différents points sur la L34, L36, L43 et L44.

Infrabel dispose des moyens humains et financiers nécessaires pour mener à bien des suppressions de passages à niveau, mais le rythme de ces suppressions dépend des budgets alloués, de l'octroi des permis et des coupures de voies disponibles.

Un calendrier précis n'est pas toujours prévu car chaque projet de suppression est étudié en fonction de la situation spécifique du site et des consultations avec les parties prenantes. Infrabel mène des concertations avec les autorités locales dès le début du processus de suppression des passages à niveau. Des discussions sont organisées avec toutes les parties prenantes concernées pour trouver des solutions de mobilité optimales soutenues par toutes les parties. Un scénario cible est ensuite déterminé en concertation avec les autorités locales pour la fermeture ou le remplacement de passages à niveau.

Infrabel s'engage à sensibiliser les conducteurs aux dangers des passages à niveau au travers de diverses campagnes de communication sur les réseaux sociaux et d'actions de sensibilisation dans les écoles. Il importe cependant toujours de rappeler que ce ne sont pas les passages à niveau qui sont dangereux, mais bien le comportement de certains conducteurs à leur approche.

Par ailleurs, fin 2025 aura lieu également une deuxième vague de communication autour du numéro 1711, sur les médias sociaux vers le grand public. En outre, des concertations bilatérales seront organisées avec les sociétés de transport public pour sensibiliser leurs chauffeurs de bus aux règles à suivre aux passages à niveau.

**28.03** **Gilles Foret** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour les différentes réponses et les précisions apportées.

Nous ne pouvons que saluer les efforts entrepris par Infrabel et insister sur la poursuite du processus de suppression des zones les plus accidentogènes. Il est aussi crucial d'associer les communes. Manifestement, le processus est bien enclenché, puisque dans les différents critères s'intègre le contexte local.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**29** Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les feux de forêt et la sécurité aux abords du réseau ferroviaire" (56004582C)

**29** Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Bosbranden en de veiligheid langs het spoorwegnet" (56004582C)

**29.01** Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, ma question se rapporte à différents incendies qui se sont déclarés en région liégeoise, dont certains aux abords des talus du réseau ferroviaire.

Quelles sont les mesures prises pour y remédier? Nous connaissons actuellement des épisodes de grande sécheresse. Bien évidemment, les talus sont propices à ces différents départs de feu, puisque des étincelles peuvent provenir de l'activité ferroviaire ou de certains travaux. C'était l'occasion de pouvoir faire le point avec vous et de connaître les réponses qu'Infrabel pourrait nous apporter en précisant les précautions qu'elle prend en la matière.

**29.02** Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Foret, l'incendie que vous évoquez a débuté dans un bois privé, à proximité d'un chantier géré par la commune de Vielsalm. Ce chantier consistait en la pose de clôtures et n'impliquait aucune ressource d'Infrabel. L'infrastructure ferroviaire n'a subi aucun dommage.

Le plan de maintenance d'Infrabel prévoit des visites périodiques de la voie et de ses abords. Ces visites visent notamment à identifier les zones à désherber, les pistes et la plateforme de la voie, ainsi que les arbustes à couper, notamment sur les talus, par les équipes d'entretien.

En outre, concernant la prévention des incendies, Infrabel a identifié les activités à risque et, en corollaire, les mesures de prévention à appliquer. Parmi ces activités à risque figurent le soudage et le meulage des rails. Pour ces activités, les fiches de travail définissent les modes opératoires et les équipements à prévoir, tels que la présence d'extincteurs pour les opérations de soudage ou d'une citerne d'eau pour le train meuleur.

Enfin, le personnel de surveillance d'Infrabel est formé pour appeler les services de secours ou le centre de dispatching en charge de la coordination entre les services de secours et les autorités compétentes.

Le modèle organisationnel d'Infrabel repose sur 11 régions couvrant l'ensemble du réseau ferroviaire. Ces régions assurent un rôle de proximité et de centralisation avec les différentes autorités concernées et sont aptes à intervenir en cas d'urgence.

Infrabel collabore régulièrement avec le DNF (*le Département de la Nature et des Forêts*). Le domaine ferroviaire est par ailleurs considéré comme un coupe-feu vu l'absence de végétation qui caractérise la plateforme ferroviaire.

Plus fondamentalement encore, mon administration du Climat a sorti un rapport assez intéressant sur les risques d'incendie liés à la sécheresse et la lutte contre le réchauffement climatique. Je vais demander à cette cellule de mon cabinet de communiquer ce document à l'ensemble des Régions, de manière à ce qu'elles puissent prendre les mesures d'adaptation nécessaires, car ce phénomène va se poursuivre, j'en suis persuadé. Cela vaut également pour le fédéral. La SNCB est, comme vous l'avez vu, déjà engagée en la matière. Cela me permettra également d'avoir une vue globale sur l'ensemble des compétences fédérales en termes d'adaptation aux incendies de forêt.

**29.03** Gilles Foret (MR): Merci pour vos réponses. Nous devons en effet adapter notre territoire et nos processus à ces changements climatiques. Les incendies en font partie: même s'il y en a déjà eu par le passé, ils vont malheureusement s'accélérer. Il est important d'avoir des processus qui anticipent et qui permettent une coordination efficace entre les différents acteurs concernés. Je vous remercie

d'avoir intégré cette problématique dans votre approche plus globale en termes d'adaptation du territoire et de la prévention des risques liés aux incendies liés à la sécheresse.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**30** Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le bilan des franchissements de signaux rouges par les trains et les perspectives de sécurisation" (56004590C)

**30** Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het aantal seinvoorbijrijdingen door treinen en de perspectieven voor meer veiligheid" (56004590C)

**30.01** Gilles Foret (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, en 2024, 51 trains ont franchi un signal rouge sur les lignes principales du réseau ferroviaire belge, sur un total d'environ 1,5 million de circulations. S'il s'agit d'une légère diminution par rapport à 2023 (54 cas), chaque franchissement représente un risque majeur en matière de sécurité ferroviaire.*

*Parmi ces incidents, 14 se sont produits à hauteur d'intersections, où le risque de collision devient critique. Heureusement, aucun accident n'a été à déplorer, notamment grâce à l'intervention du système européen de contrôle des trains (ETCS), qui a permis de stopper les trains avant qu'ils ne deviennent dangereux.*

*La Belgique reste l'un des pays les plus avancés en Europe pour le déploiement de l'ETCS : à la fin 2024, 79 % des lignes principales (soit plus de 5.000 km) en étaient déjà équipées. Ce système, capable de surveiller la vitesse et d'intervenir automatiquement sur les freins, a prouvé son efficacité : selon Infrabel, il a empêché toute collision lors de franchissements accidentels de signaux rouges.*

*L'accord de gouvernement prévoit la poursuite des investissements dans la sécurité ferroviaire et l'accélération de la modernisation du réseau, notamment par l'extension de l'ETCS à l'ensemble du territoire d'ici 2025.*

*Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:*

*Pouvez-vous dresser un bilan précis des franchissements de signaux rouges en 2024, en détaillant les causes principales et les types de trafic concernés (voyageurs/fret)?*

*Quels enseignements tirez-vous de l'efficacité de l'ETCS dans la prévention des accidents, et dans quelle mesure les objectifs de couverture totale pour fin 2025 seront-ils respectés?*

*Quel accompagnement est prévu pour les opérateurs ferroviaires afin de s'assurer que tous les véhicules roulants soient compatibles avec l'ETCS dans les délais?*

*Enfin, quelles campagnes de sensibilisation ou dispositifs de formation sont envisagés pour renforcer la vigilance des conducteurs de train face à ce type d'incident, même en présence de systèmes automatisés?*

*Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement à garantir un réseau ferroviaire toujours plus sûr pour les passagers, les marchandises et les personnels de terrain.*

**30.02** Jean-Luc Crucke, ministre: En 2024, 51 franchissements de signaux rouges se sont produits en voie principale, dont sept franchissements de trains de travaux, 15 franchissements de trains de marchandises et 29 franchissements de trains de voyageurs.

Sachant que plusieurs causes peuvent être à l'origine d'un seul franchissement, 90 causes ont été identifiées pour ces 51 franchissements. Les causes principales sont, par ordre de grandeur, une erreur de distraction (38), une erreur d'observation (16) et une erreur due à l'habitude (15). Les contributions des autres causes sont limitées à une à cinq par cause.

Le système ETCS, comme vous l'avez dit, contribue à réduire le nombre d'atteintes du point dangereux lors d'un franchissement de signal.

Au 31 décembre 2024, 79 % des voies principales étaient déjà équipées de l'ETCS. L'objectif reste d'atteindre 100 % d'équipement des voies principales d'ici au 14 décembre 2025, comme indiqué dans l'arrêté royal du 6 décembre 2020 déterminant les exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons, en abrégé l'A.R. "sillons". L'A.R. "sillons" détermine, dans le point 12.2.1 de son annexe, les systèmes de sécurité et les dates limites permises aussi bien au niveau de l'infrastructure qu'à bord du matériel roulant de tous les opérateurs.

Cet arrêté royal prévoit depuis 2018 que le seul système de sécurité autorisé à partir du 14 décembre 2025 est l'ETCS. Il y a trois technologies d'ETCS prévues en Belgique, notamment l'ETCS L1 LS, l'ETCS L1 FS et l'ETCS L2 FS.

La carte technologique de l'infrastructure est publiée par Infrabel. L'opérateur est responsable pour la vérification et la compatibilité de son matériel utilisé avec l'itinéraire prévu.

L'introduction de l'ETCS entraîne en effet une modification de risque. L'ETCS fournit une intervention technologique qui réduit considérablement le risque d'une collision de train et le risque de déraillement suite à une survitesse. Pour que ces technologies soient pleinement efficaces, il est nécessaire d'adapter la gestion des risques des utilisateurs ferroviaires.

En outre, il y a un changement d'orientation vers plus d'attention pour les facteurs humains et organisationnels, en particulier pour les situations qui peuvent causer une défaillance d'une ou de plusieurs fonctionnalités ou interventions appropriées dans leurs établissements. Il s'agit d'une tâche pour les usagers du rail qui conduit également à une adaptation substantielle de la formation des conducteurs de train, en mettant particulièrement l'accent sur la sensibilisation aux nouveaux facteurs de risque. Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), également connu sous le nom de NSA Rail Belgium, placé sous la tutelle de ma collègue Mme Matz, joue un rôle important de sensibilisation et de formation à cet égard.

Infrabel organise par ailleurs deux fois par an un groupe de travail dédié au franchissement de signaux rouges auquel toutes les entreprises ferroviaires sont invitées à participer. Cette réunion essentielle exerce un impact positif offrant une occasion précise d'échanges constructifs ainsi que de partages de connaissances et de méthodes.

**30.03** **Gilles Foret** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour la précision de vos réponses.

J'en profite aussi pour remercier vos équipes pour l'ensemble des réponses qui ont été apportées aux différentes questions. Je vous souhaite une excellente soirée.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004606C van mevrouw Gielis werd omgezet in een schriftelijke vraag.

**31** **Samengevoegde vragen van**

- **Reccino Van Lommel** aan **Rob Beenders** (Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen) over "De passagiersrechten bij vliegtuigreizen" (56004267C)

- **Sarah Schlitz** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande hervorming van de verordening inzake de rechten van vliegtuigpassagiers" (56004778C)

- **Julien Matagne** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rechten van vliegtuigpassagiers" (56004782C)

**31** **Questions jointes de**

- **Reccino Van Lommel** à **Rob Beenders** (Protection des consommateurs, Lutte contre la fraude sociale, Personnes handicapées et Égalité des chances) sur "Les droits des passagers lors de voyages en avion" (56004267C)

- **Sarah Schlitz** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le projet de révision du règlement sur les droits des passagers aériens" (56004778C)

- **Julien Matagne** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les droits des passagers aériens" (56004782C)

Le **président**: MM. Van Lommel et Matagne sont absents.

**31.01** **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, des discussions au sein de l'Union européenne concernant l'évolution des règles de remboursement des voyageurs aériens en cas de retard ou d'annulation sont actuellement en cours. La Commission européenne envisage une révision du règlement n° 261/2004 qui établit les droits des passagers aériens. Les propositions sur la table visent notamment à modifier les conditions d'indemnisation des passagers. Par exemple, le seuil de retard à partir duquel une indemnisation est due pourrait être relevé de trois à cinq heures. De plus, certaines propositions suggèrent de limiter les indemnités dans des cas spécifiques, ce qui pourrait affecter jusqu'à 85 % des passagers actuellement éligibles à une compensation. Ces propositions particulièrement favorables aux compagnies et diminuant les droits des voyageurs sont difficilement acceptables dès lors que les mêmes compagnies réalisent des bénéfices plantureux par ailleurs.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier des discussions sur le sujet? Quand devrait-il être abordé en Conseil européen de la Mobilité? Quelle position défendez-vous au nom de la Belgique par rapport à ce projet de révision?

**31.02** **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, il me faut d'abord préciser que certaines questions semblent oubliées. La révision du règlement n° 261/2004 est en cours avec un Comité des représentants permanents (COREPER) prévu au mois de mai et un Conseil au mois de juin, pour un examen du texte au Parlement européen au mois de décembre. Ce n'était pas pour vous, parce que je sais que vous le savez. Toutes les questions relatives au nouveau régime doivent donc être traitées au conditionnel.

Un mot à présent sur les discussions en cours. L'extension des cas d'indemnisation vers laquelle on se dirige, notamment la consolidation d'une indemnisation possible en cas de retard d'un vol, constitue un progrès pour les droits des passagers. Il est également question, par exemple, d'introduire un droit à une compensation pour un passager dont le vol est annulé dans les quatorze jours qui précèdent celui-ci. Actuellement, les compagnies peuvent annuler un vol jusqu'à sept jours à l'avance et, sous certaines conditions, ne pas être redevables d'une compensation. Ce sont des améliorations des droits des passagers. Je songe de même au droit du passager, en cas d'achat d'un billet aller-retour, de pouvoir prendre le vol retour lorsqu'il n'a pas pris l'aller – droit qui n'est pas garanti par le règlement actuel et qui est parfois refusé par les compagnies aériennes. Je pense enfin au principe de responsabilisation de la chaîne. Il me semble normal que, lorsqu'un cas de figure d'indemnisation est prévu par un règlement, il s'applique à toute la chaîne, tant aux compagnies aériennes qu'aux intermédiaires.

Le SPF Mobilité travaille à la révision du règlement depuis le début de celle-ci, en particulier la cellule "Droits des passagers" dédiée à l'exécution du règlement n° 261/2004. Les contacts nécessaires ont été notamment pris avec le SPF Économie, compétent pour la protection des consommateurs et qui participe à ce titre à la révision du règlement. Le SPF Mobilité est, depuis le début, à la recherche du maintien d'un équilibre entre les droits des passagers et les intérêts des compagnies aériennes. Il considère jusqu'à présent que le maintien de cet équilibre est l'objectif à atteindre. Par conséquent, il doit rester à l'écoute des passagers, mais également des compagnies aériennes. Les négociations se

poursuivent toujours. Sur certains points du futur règlement, la position de la Belgique n'a pas encore été fermement arrêtée. Mon cabinet travaille avec celui de mon collègue M. le ministre Beenders sur cette révision.

In geval van vertraging zijn er passagiersrechten, die variëren naargelang het incident, het aantal af te leggen kilometers en de duur van de vertraging voor de aankomst op de eindbestemming.

Vertragingen kunnen worden veroorzaakt door een enkele vluchtvertraging of door een gemiste aansluiting na een eerste vluchtvertraging, waardoor passagiers niet aan boord van het volgende vluchtsegment kunnen gaan.

De verschillende situaties zijn opgenomen in de verordeningen. De compensatiebijstand die de luchtvaartmaatschappij verplicht is te bieden, zal afhangen van de situatie waarin de passagier zich bevindt.

Hoe dan ook ligt de nadruk op het belang van het verlenen van bijstand aan de passagier en het zo snel mogelijk verstrekken van informatie, met name over de vertraging, de mogelijkheid een claim in te dienen en hoe dat te doen.

La révision propose un renforcement de l'obligation d'information des passagers par les compagnies aériennes. Par exemple, pour les cas où ce n'est pas déjà fait, la compagnie devra introduire sur son site web et son application mobile une notice d'information qui spécifie les droits des passagers en vertu du règlement, ce qui inclut le traitement des plaintes des passagers, comment introduire une plainte, quels sont les détails, quel est le suivi, le tout d'une manière claire. Les délais sont également clairement mentionnés dans la proposition de révision, de sorte qu'il sera plus aisé de traiter efficacement les plaintes des passagers. Ces délais permettront une prise en charge plus rapide et efficace des plaintes ainsi qu'une obligation de réactivité accrue à la charge des compagnies.

De luchtvaartmaatschappij zal verplicht zijn om aan de passagiers de nodige informatie te verstrekken, zoals duidelijke algemene voorwaarden, die onder andere de kosten omvatten die van toepassing zijn op het ticket dat de passagier op het punt staat te kopen.

Concernant la problématique des intermédiaires, sauf erreur, la question vise les agences de recouvrement auxquelles les passagers peuvent faire appel pour les représenter dans l'introduction d'une réclamation à la suite d'un incident. Il ressort d'un constat que les passagers ne sont pas toujours bien informés et au fait de l'existence d'un service gratuit tel que l'assistance du SPF Mobilité et du Centre européen des consommateurs, par exemple. Il importe donc de renforcer l'information aux passagers sur leurs droits et la manière dont ils peuvent les exercer.

**31.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Vous citez des exemples où les droits seraient renforcés. Je vous ai pour ma part cité des exemples où les droits seraient réduits: quelque 85 % de personnes éligibles aujourd'hui n'auraient plus accès à un dédommagement. En tant que ministre de la Mobilité, vous devez protéger les citoyens et les citoyennes de votre pays. C'est là, pour moi, votre mission. Il est nécessaire d'évaluer les bonus et les malus: davantage de citoyens sont-ils protégés, ou moins? Aujourd'hui, c'est le Far West. Les compagnies aériennes se comportent comme de véritables brigands, et tentent par tous les moyens de faire payer des surcharges. Elles jouent sur la mauvaise information des voyageurs et sur le fait qu'il y a une surcharge administrative telle que, au final, les personnes laissent tomber leurs droits. C'est à cela que vous devez vous atteler. On ne peut plus laisser des sociétés comme Ryanair à la fois exploiter des travailleurs – qui n'en peuvent plus jusqu'à mettre parfois leur vie en danger – et, par ailleurs, grappiller des surplus pour autoriser les gens à choisir d'être assis côte à côte. Comme le disait le Médiateur fédéral la semaine dernière, l'exigence des citoyens est bien plus élevée par rapport aux services publics que par rapport aux entreprises privées. Si une entreprise publique, comme la SNCB, se permettait le quart du tiers de la moitié de ce que font des sociétés comme Ryanair, elle serait fustigée de toutes parts. Il est vraiment temps de remettre de l'ordre et de faire en sorte que les droits des citoyens soient mieux défendus et mieux respectés.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**32** Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le départ massif de conducteurs de train" (56004631C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les départs de cheminots en raison de la réforme des pensions annoncée" (56004806C)

**32** Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De massale uitstroom van treinbestuurders" (56004631C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitstroom van spoorpersoneel wegens de aangekondigde pensioenhervorming" (56004806C)

**32.01** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous avons déjà évoqué cette question lors de notre précédente commission, au moment où les nouvelles sur les pensions venaient de tomber. Vous m'aviez alors répondu que vous n'aviez pas encore d'informations concrètes sur les potentiels départs suite aux annonces de réduction des droits, de réduction de l'accès à la pension et du statut des travailleurs cheminots. Or, moi j'ai des retours du terrain qui montrent qu'il y a des départs en raison des conditions plus attractives dans le privé qu'à la SNCB.

Depuis lors, monsieur le ministre, avez-vous obtenu des informations supplémentaires? Ou devrais-je revenir avec une question dans quelques semaines?

**32.02** Jean-Luc Crucke, ministre: Vous pouvez toujours revenir à toutes les questions, c'est votre droit le plus strict. J'ai bien pris connaissance de vos constats, mais des retours que j'ai et que je continue à avoir de la SNCB, il faut nuancer ce propos. Il n'y a pas de départs massifs des conducteurs de train à la SNCB. Comme je vous le disais lors de la dernière commission parlementaire, les constats actuels sont que les sélections se déroulent bien et que les entreprises publiques ont encore beaucoup de candidats intéressés.

Sur les quatre dernières années, le nombre maximal de démissions enregistrées s'élève à 54 conducteurs, soit à peine 1,7 % de l'ensemble des conducteurs de train; ils sont plus ou moins 3 300. Il s'agit donc d'un pourcentage, reconnaissez-le, très limité. Les raisons évoquées lors des entretiens de sortie concernent principalement le contenu même de la fonction.

Il est à noter que les conducteurs qui démissionnent ne nous communiquent pas systématiquement leur nouvel employeur. Par ailleurs, la SNCB a réussi à recruter un grand nombre de conducteurs de train ces dernières années et à combler les besoins. Plus de 400 recrutements ont été réalisés l'année dernière et les perspectives pour 2025 s'inscrivent dans la même dynamique.

Cela montre que la profession de conducteur de train reste, me semble-t-il, attractive. Je peux vous assurer que je continuerai à assurer l'état des recrutements et veillerai à ce que la SNCB reste compétitive sur le marché du travail, mais je sais que vous y serez également attentive.

**32.03** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre.

J'entends que vous n'avez pas de chiffres récents à propos des départs qui auraient eu lieu pendant les quelques semaines qui viennent de s'écouler, en fait depuis la formation du gouvernement Arizona. Selon les retours que j'ai du terrain, il y a des personnes qui saisissent d'autres opportunités en voyant la future réduction de l'accès à une pension anticipée ou la réduction du montant de la pension. Il faut vraiment y être très attentif. Je reviendrai donc vers vous avec d'autres questions dans les semaines qui viennent.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De voorzitter: Vraag nr. 56004635C van mevrouw Cuylaerts wordt uitgesteld.

**33** Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'intégration de dépenses ferroviaires dans les dépenses militaires de la Belgique" (56004783C)

**33** Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het opnemen van uitgaven voor spoorweginfrastructuur in de Belgische defensie-uitgaven" (56004783C)

**33.01** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, un des grands objectifs budgétaires de ce gouvernement est d'augmenter à 2 % du PIB les dépenses militaires.*

*Quoi qu'on pense du bien fondé de cet engagement, il importe qu'une partie la plus importante possible de ces dépenses puisse également servir à des objectifs civils, par exemple dans le domaine ferroviaire, où les besoins en infrastructure sont très importants, ne serait-ce que pour assurer la sortie du Port d'Anvers ou pour finaliser les travaux du RER vers Ottignies et Nivelles ainsi que la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg.*

*Monsieur le ministre, est-il envisagé d'intégrer des dépenses d'infrastructure ferroviaire à l'effort d'augmentation à 2 % des dépenses fédérales en matière de Défense? Qu'avez-vous entrepris dans cet objectif.*

*Le cas échéant, quels projets, quelles portions du réseau seront concernés?*

*Comment seraient financés ces travaux ? Des moyens supplémentaires pourront-ils être obtenus?*

*Ou, au contraire, risquent-ils d'être prélevés sur d'autres budgets inscrits au Plan Pluriannuel d'Investissement d'Infrabel?*

*Ces budgets devront-ils respecter la règle de répartition 60/40?*

*Quel est le calendrier de décision sur cette question importante?*

**33.02** Jean-Luc Crucke, ministre: Je partage entièrement votre point de vue sur l'importance de pouvoir intégrer la Mobilité dans les dépenses militaires prévues. Cette question est importante, étant donné que le rail constitue un mode de transport stratégique, autant pour le transport de troupes que pour celui du matériel militaire.

Jusqu'hier, cette information demeurait assez confidentielle, mais nous avons assisté lundi à une première européenne: des militaires anglais en route vers la Lettonie ont transité par Bruxelles. Pour des raisons que vous pouvez bien imaginer, tout cela devait rester confidentiel. L'ensemble du transport s'est parfaitement bien passé.

Un groupe de travail réunissant la Défense, Infrabel et la SNCB est actif sur ce dossier. La coopération entre ces acteurs existait déjà mais est maintenant approfondie. Une liste détaillée des investissements prioritaires liés aux corridors de mobilité militaire a été établie.

Ces investissements concernent plusieurs types d'infrastructures prioritaires: le renforcement des ponts ferroviaires, l'élargissement et le rehaussement des tunnels ferroviaires, l'amélioration de l'accès ferroviaire aux terminaux portuaires et aéroportuaires ainsi que amélioration et l'extension des capacités d'accueil des trains longs.

Actuellement, les investissements dans le réseau ferroviaire ne sont pas pris en compte dans l'effort de défense destiné à atteindre le seuil de 2 % d'investissement fixé par l'OTAN. La possibilité de comptabiliser les investissements à double usage comme dépenses de défense est actuellement à l'étude par la Défense.

Je plaide également pour la même approche au niveau européen, dans le cadre du plan ReArm Europe de la Commission européenne. Je serai particulièrement attentif au lancement du nouvel appel à projets

du Connecting Europe Facility (CEF).

Soyez assurés de mon engagement pour faire en sorte que la Mobilité soit prise en compte dans les investissements importants qui sont prévus.

**33.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour cette réponse volontariste, monsieur le ministre. Il me semble fondamental, alors que des milliards vont être investis dans la défense, que le rail ne soit pas oublié.

Par ailleurs, nous savons à quel point ces investissements sont stratégiques en matière de défense. Il serait donc incompréhensible qu'ils ne soient pas pris en compte. Affaire à suivre!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004785C van de heer Matagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**34 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La plainte de l'État fédéral contre Challenge Airlines" (56004786C)**

**34 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klacht van de federale Staat tegen Challenge Airlines" (56004786C)**

**34.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

*Monsieur le ministre, ma question porte sur le suivi de la plainte de l'État fédéral contre la compagnie aérienne Challenge Airlines pour exportation illégale d'armes vers l'État d'Israël.*

*En mai 2024, votre prédécesseur a déposé une plainte auprès du procureur du Roi de Liège contre la compagnie aérienne Challenge Airlines. Cette action faisait suite à des révélations indiquant que la compagnie aurait transporté des armes fournies par les États-Unis à l'armée israélienne via l'aéroport de Liège, sans avoir obtenu les autorisations requises, ce qui constitue une infraction pénale selon la législation belge.*

*Parallèlement à cette plainte, des mesures administratives ont également été prises, en restreignant l'autorisation permanente de Challenge Airlines pour le transport de marchandises dangereuses, excluant explicitement le transport d'armes ou d'explosifs.*

*Cette initiative a suscité des réactions de la part de la société civile. En mars 2025, plus de 1 000 citoyens belges ont déposé une plainte collective contre Challenge Airlines, l'accusant de complicité de génocide, de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité. Cette action vise à inciter le parquet fédéral à ouvrir une enquête judiciaire contre la compagnie.*

*Il me semble utile de faire le point sur la procédure judiciaire en cours.*

*Monsieur le ministre, pouvez-vous me communiquer un état des lieux de ce dossier? Votre Cabinet ou votre Administration sont-ils de façon proactive en contact avec le procureur du Roi de Liège? Quelles informations pouvez-vous me communiquer sur l'avancement de ce dossier?*

*Comment la compagnie aérienne a-t-elle réagi face aux mesures administratives et à la plainte déposée par l'État belge? Pouvez-vous garantir à tout le moins que plus aucune exportation illégale d'armes n'a été entreprise depuis lors?*

*Qu'en est-il de la responsabilité de votre administration, la DGTA, dans ce dossier? Des sanctions ont-elles été prises à l'encontre de ses dirigeants par rapport au manque de vigilance, de proactivité et de rigueur dans ce dossier?*

*Vous engagez-vous personnellement à tout mettre en œuvre pour faire aboutir ce dossier?*

**34.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, les dernières informations dont je dispose à propos de l'information judiciaire font état d'une procédure qui est toujours en cours au parquet de Liège. Ni moi ni le SPF Mobilité et Transports n'avons reçu d'information indiquant qu'une décision

définitive aurait été prise dans un sens ou dans l'autre par le ministère public.

Il est à noter que le dossier ouvert au parquet de Liège ne concerne du reste pas uniquement Challenge Airlines mais concerne de manière plus générale un éventuel trafic au départ de Liège. Un inspecteur aéronautique se rendra d'ailleurs le 5 mai à la police judiciaire fédérale de Liège pour procéder à l'analyse des documents fournis sur une clé USB par Challenge Airlines, clé USB saisie par la PJF de Liège. À la demande du parquet de Liège, bien évidemment, ceci sera effectué.

La collaboration de mon administration avec la police judiciaire s'inscrit dans le cadre de l'article 41 de la loi du 27 juin 1937 qui le prévoit explicitement, aussi pour les informations les plus récentes dont je dispose sur cette procédure. Bien entendu, tant mon administration que moi-même restons disponibles pour apporter le soutien nécessaire à cette enquête des autorités judiciaires.

Quant à la réaction de la compagnie aérienne, il me faut tout d'abord préciser que, par les arrêtés royaux du 4 juin et 9 juillet 2024, des restrictions de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses qui lui avait été octroyée ont été adoptées.

Ces deux arrêtés royaux ont fait l'objet de recours en annulation auprès du Conseil d'État, recours actuellement pendants. Les rapports sont attendus d'ici la fin de l'année.

Votre question aborde également la question de la légalité des exportations d'armes. À ce propos, comme dans tous les États fédéraux, il faut veiller à avoir égard aux règles répartitrices de compétences. En l'occurrence, je ne vous apprendrai donc pas que c'est aux Régions que l'article 6, § 1, 6° de la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1980 confie la compétence d'autoriser ou de refuser l'exportation d'armes. La compétence que détient le ministre fédéral de la Mobilité en la matière concerne le transport aérien.

Je me réfère par exemple à l'autorisation de transport aérien telle qu'elle est prévue par l'article 71 de l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur le transport et l'emploi des produits explosifs. Cette disposition soumet à l'autorisation du ministre qui a l'administration de l'aéronautique dans ses attributions le transport d'explosifs. Je conviens sans peine que ces règles de répartition de compétences sont enchevêtrées, ce qui explique que l'État fédéral et les trois Régions aient conclu le 17 juillet 2007 un accord de coopération en la matière et se sont concertés le 9 février 2009 sur la politique d'exportation d'armes vers Israël et les territoires occupés.

Au terme de cette concertation, l'État belge et les trois Régions ont convenu de ne procurer aucune licence d'exportation d'armes qui renforcerait la capacité militaire des forces en présence. La procédure de concertation est du reste prévue dans l'accord de coopération du 17 juillet 2007 précité.

Quant au rôle de mon administration, celui-ci, comme pour toute administration, consiste avant tout à appliquer la législation et la réglementation existantes. Mon prédécesseur, à l'occasion de l'ordonnance de la Cour internationale de Justice du 24 mai 2024 – soit peu de temps après la période d'affaires courantes du gouvernement précédent – a pris soin de rappeler les enjeux et impératifs de celle-ci. En l'occurrence, les services compétents de la Direction Générale du Transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité et Transports veillent, dans le cadre de leurs compétences et en tenant compte de leurs moyens et possibilités, à ce que la SA Challenge Airlines respecte bien la réglementation en vigueur.

Les différentes directions du SPF doivent donc, chacune pour ce qui les concerne, exercer avec diligence les prérogatives qui lui sont propres. Si ce n'est pas le cas, y remédier peut faire partie du processus d'évaluation et, en l'occurrence, une procédure est toujours en cours. Pour cette raison, vous comprendrez sans peine que je suis tenu à un certain devoir de réserve sur cette question.

Dans le même ordre d'idées, le secret de l'information judiciaire ne m'empêche pas de continuer à suivre l'évolution de la plainte pénale, étant entendu que, s'agissant d'une procédure pénale en cours, je n'ai bien sûr, conformément au principe de séparation des pouvoirs, pas le droit d'interférer avec celle-ci.

**34.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses.

Je pense que ce dont s'est rendue coupable cette compagnie est extrêmement grave. Donc, l'État belge

ne peut pas laisser passer une telle action. Bien entendu, nous devons respecter la séparation des pouvoirs. Cela dit, l'application de la loi peut être soit volontariste et large ou plutôt passive. C'est pourquoi l'initiative prise par Georges Gilkinet sous la précédente législature était essentielle sur le plan de l'exemplarité afin d'envoyer un signal aux autres pour que cela ne puisse plus se produire.

Merci pour toutes ces informations. Nous serons attentifs au suivi.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004788C van de heer Cornillie wordt uitgesteld. Vraag nr. 56004803 van de heer Van der Donckt is omgezet in een schriftelijke vraag.

**35** Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disparition des tablettes escamotables dans les M5" (56004809C)

**35** Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wegnemen van de opklapbare tafeltjes in de M5-treinstellen" (56004809C)

**35.01** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai pu constater ces dernières semaines que, dans plusieurs wagons à double étage M6, et non M5, les tablettes avaient été supprimées sur la ligne Liège-Bruxelles. C'est évidemment assez ennuyeux quand on veut travailler, lire ou manipuler un ordinateur. Est-ce une volonté de supprimer ces tablettes ou de rénover ces wagons?

**35.02** Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Schlitz, les tablettes escamotables présentes à certains endroits dans les voitures M6 subissent malheureusement fréquemment des dégradations importantes suite à des actes de vandalisme et à des utilisations qualifiées d'inappropriées. De plus, le marché des pièces de rechange a fortement évolué ces dernières années. Étant donné que le concept de ces tablettes date des années 2000, cela complique considérablement le processus de remplacement des pièces endommagées. Une étude technique a donc été nécessaire pour revoir les références d'approvisionnement et la procédure de réparation. Grâce à ces efforts, les approvisionnements et les remises en état des voitures sont à nouveau possibles. La flotte des voitures M6 est progressivement remise en état afin de garantir le confort des voyageurs. On ne m'a pas dit si c'était uniquement sur votre ligne, mais je suppose que ce n'est pas le cas.

**35.03** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour cette bonne nouvelle, monsieur le ministre. Les navetteurs seront heureux de savoir qu'ils vont pouvoir travailler dans de bonnes conditions à bord du train.

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

**36** Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gehalveerde treinaanbod voor Mortsels en de Antwerpse Zuidrand" (56004811C)

**36** Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'offre ferroviaire réduite de moitié pour Mortsels et la périphérie sud d'Anvers" (56004811C)

**36.01** Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik wil u en mijn collega bedanken om een aantal vragen in te korten zodat ik deze laatste vraag van de agenda nog kan stellen. Ik wil ook de collega's danken die tactisch naar huis vertrokken zijn zodat deze vraag nog aan bod kan komen.

Mijn vraag gaat over de treinbediening vanuit Antwerpen en vanuit Mortsels. Het recente jaarverslag van Ombudsrail is immers duidelijk over de nieuwe dienstregeling van december 2024. Daarin is bijvoorbeeld sprake van perron 23 in Antwerpen-Centraal, waar de pendelaars zich 's ochtends in overvolle treinen moeten wringen, terwijl de duurdere Eurocity Direct nagenoeg leeg richting Brussel vertrekt, zonder de kans om in te stappen. Ook de ombudsman zelf zegt dat de NMBS er na het njet van Infrabel voor had kunnen kiezen om de verdwenen IC-trein te behouden in plaats van de Eurocity Direct in te zetten.

Het gevolg van die keuzes was dat één trein op de vier tussen Antwerpen en Brussel geschrapt werd.

In Mortsel is er echter een van de twee rechtstreekse treinen naar Brussel uit gehaald.

Het stadsbestuur van Mortsel heeft zich daartegen uitgesproken, samen met andere gemeentebesturen uit de zuidrand. Ze hebben moties naar u en de NMBS verstuurd, waarin met aandrang wordt gevraagd dat treinaanbod weer tot twee treinen per uur te verhogen, zoals dat ook in de beheersovereenkomst voorzien is. Zij vragen niet meer dan wat werd afgesproken, zowel voor Antwerpen als voor Mortsel.

Deelt u de analyse van de ombudsman dat de huidige regeling problematisch is voor heel wat treinreizigers tussen Antwerpen en Brussel?

Hebben u en de NMBS al overleg gehad met het stadsbestuur van Mortsel en de andere gemeentebesturen uit de zuidrand? Op welke manier hebt u gereageerd op hun moties?

Zult u bij de NMBS aandringen op snelle bijstellingen om deze knelpunten, zoals de overvolle IC-treinen en het gebrek aan connectie voor steden als Mortsel, aan te pakken? Op welke termijn kan deze treinverbinding hersteld worden?

**36.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, u stelt 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 overlegd 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 de beperking te wijten aan werkzaamheden in onder andere Mechelen, tien rijpaden niet mogelijk zijn op lijn 25. Daar doet zich vanwege de spoorinfrastructuur dus een capaciteitsprobleem voor.

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

De arbitrageprocedure van Infrabel verloopt als volgt. Een treinoperator bestelt in april van het jaar X alle gewenste rijpaden bij Infrabel voor het jaar X+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 deze arbitrageprocedure heeft de NMBS de gevraagde rijpaden voor IC22 niet gekregen. De NMBS heeft de inzet van sneller materieel voor IC22 bekeken, maar beschikt over onvoldoende Desiro-motorstellen. Zelfs met sneller materieel en het schrappen van haltes konden er geen werkbare rijpaden heen en terug worden verkregen voor de IC22.

Naast de NMBS zijn er 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 binnenlands treinaanbod of andere operators. Daarom blijven we bij Infrabel en de overheden aandringen op investeringen in de spoorinfrastructuur om de modal shift naar binnenlands en internationaal treinverkeer te bevorderen.

Wat betreft uw specifieke vraag naar een bijkomende stop in Mortsel-Oude God, laat de NMBS me weten dat het niet mogelijk is om de IC08 Antwerpen Centraal-Brussel Airport-Leuven-Hasselt een bijkomende stop te geven in Mortsel-Oude God zonder conflicten te veroorzaken. Ten eerste maakt het drukke treinverkeer ter hoogte van Brussels Airport het niet mogelijk om daar wijzigingen aan de dienstregeling aan te brengen. Ten tweede is ter hoogte van Antwerpen-Centraal en het uitwijkpunt Luchtbal, ten noorden van Antwerpen-Centraal, ook geen ruimte om wijzigingen toe te laten door de reeds strakke opeenvolging van IC05 Antwerpen-Centraal-Charleroi-Centraal, IC08 Antwerpen-Centraal-Hasselt en S32 Essen-Antwerpen-Puurs.

De IC moet bij aankomst in Antwerpen-Centraal uitwijken naar Antwerpen-Luchtbal om perroncapaciteit vrij te maken voor de andere treinen in Antwerpen-Centraal. Ook die dienstregeling kan niet worden aangepast zonder kruising te creëren op lijn 12 Antwerpen-Essen. De beschikbare tijd voor het uitwijken van IC08 is vandaag reeds het uiterste minimum.

**36.03 Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, uit uw antwoord leid ik af dat een vierde trein tussen Antwerpen en Brussel die stopt in Mortsel, nooit meer mogelijk zal zijn. Maar tot begin december, zolang de vorige dienstregeling van toepassing was, kon dat wel. De NMBS heeft hier in het Parlement toegegeven dat zij bewust voor Eurocity Direct heeft gekozen, ten koste van die extra trein. Dat is ook exact wat de ombudsman in zijn verslag schrijft.

Als de NMBS ervoor kiest om één trein te schrappen voor Eurocity Direct, dan kan ze er ook voor kiezen om die beslissing in te trekken. Dan kan ze ook kiezen voor de binnenlandse reizigers, de reizigers die opgepropt staan in de treinen, de treinreizigers die in de kou blijven staan. We hoeven niet te wachten tot er nieuwe spoorlijnen worden aangelegd, want dat zal nog zeer lang duren.

Nog niet eens zo lang geleden, minder dan een half jaar geleden, reden er vier treinen tussen Antwerpen en Brussel en stopten er twee in Mortsel. Het kan dus. Mijn oproep blijft om toch druk te blijven uitoefenen opdat de NMBS haar beslissing terugschroeft.

Overigens hoor ik wel vaker dat de Eurocity Direct bijzonder weinig gebruikt wordt. In Nederland stopt die overal, in Vlaanderen stopt die bijna nergens. Ik heb schriftelijke vragen gesteld om zicht te krijgen op het gebruik van de Eurocity Direct. Ik hoop dat ik daarop binnenkort een antwoord krijg. We hebben allemaal het recht om te weten hoeveel internationale treinreizigers – het lijken er zeer weinig te zijn – de Eurocity Direct bedient, des te meer omdat de NMBS voor die verbinding heeft gekozen en niet voor de binnenlandse treinreiziger.

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

De **voorzitter**: Daarmee zijn alle vragen afgehandeld en zijn we aan het eind van deze vergadering gekomen. Ik dank de minister, zijn medewerkster, alle vraagstellers, mijn commissiesecretariaat, de andere diensten en in het bijzonder de tolken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.58 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 18 h 58.*