CRIV 56 **COM 173**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

16-07-2025

Voormiddag

Mercredi

16-07-2025

Matin

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

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de ReFuelEU Aviation Regulation op de ticketprijzen" (56005582C) 1
Sprekers: **Kjell Vander Elst**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 3
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid van de treinbegeleiders en het spoorpersoneel" (56006350C) 3
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid van de treinbegeleiders en van het spoorpersoneel" (56006563C) 4
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Kathleen Depoorter aan Frank Vandenbroucke (VEM Sociale Zaken, Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding) over "Medicinale amfetamines in het verkeer" (56005982C) 6
Sprekers: **Kathleen Depoorter**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De slechte werking van de dienst Passagiersrechten" (56006425C) 7
Sprekers: **François De Smet**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 9
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het inleggen van nachttreinen voor festivalgangers na afloop van de grote Belgische festivals" (56006352C) 9
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schrapping van het budget voor de nachttreinen" (56006441C) 9
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De avond- en nachttreinen" (56006966C) 9
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het steunsysteem voor nachttreinoperatoren" (56006997C) 9
Sprekers: **Sarah Schlitz**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit,

SOMMAIRE

Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence du règlement ReFuelEU Aviation sur les prix des billets" (56005582C) 1
Orateurs: **Kjell Vander Elst**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 4
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité des accompagnateurs de train et du personnel ferroviaire" (56006350C) 4
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité des accompagnateurs de train et du personnel ferroviaire" (56006563C) 4
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Kathleen Depoorter à Frank Vandenbroucke (VPM Affaires sociales, Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté) sur "Les amphétamines à usage médical dans la circulation routière" (56005982C) 6
Orateurs: **Kathleen Depoorter**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le fonctionnement déficient du service Passenger Rights" (56006425C) 7
Orateurs: **François De Smet**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 8
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains de nuit déployés pour les retours des festivaliers depuis les grands festivals belges" (56006352C) 9
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression du budget pour le train de nuit" (56006441C) 9
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains du soir et de nuit" (56006966C) 9
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le système d'aide aux opérateurs de trains de nuit" (56006997C) 9
Orateurs: **Sarah Schlitz**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du

Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De zorgwekkende onderzoeksresultaten over het rijden onder invloed in België" (56006389C) 13
Sprekers: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onduidelijkheid bij het parkeren op een feestdag" (56006454C) 15
Sprekers: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbinding tussen Erembodegem en Gent" (56006500C) 17
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Diabolotoeslag" (56006503C) 19
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De taalwetgeving op Brussels Airport" (56006505C) 20
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Leentje Grillaert aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het G-rijbewijs in Nederland" (56006506C) 22
Sprekers: **Leentje Grillaert**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verplaatsingen van jeugdverenigingen naar hun zomerkampen met de trein" (56006615C) 24
Sprekers: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les résultats inquiétants de l'enquête sur la conduite sous influence en Belgique" (56006389C) 13
Orateurs: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La confusion entourant le stationnement les jours fériés" (56006454C) 15
Orateurs: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La liaison ferroviaire entre Erembodegem et Gand" (56006500C) 17
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La redevance Diabolo" (56006503C) 19
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La législation sur l'emploi des langues à Brussels Airport" (56006505C) 20
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Leentje Grillaert à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis G aux Pays-Bas" (56006506C) 22
Orateurs: **Leentje Grillaert**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les voyages en train des organisations de jeunesse vers leur lieu de camp d'été" (56006615C) 24
Orateurs: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid op Brussels Airport" (56006507C) 26
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inzet van extra treincapaciteit bij manifestaties" (56006616C) 28
Sprekers: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 30
- Werner Somers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Japanse duizendknoop op het domein van Infrabel te Ninove" (56006617C) 30
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verspreiding van de Japanse duizendknoop langs de treinsporen" (56006880C) 30
Sprekers: **Werner Somers**, **Anthony Dufrane**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 33
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Afgeschafte treinen" (56006726C) 33
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het recordaantal afgeschafte treinen bij de NMBS" (56006881C) 33
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opvallende stijging van het aantal afgeschafte treinen in 2025" (56007066C) 33
Sprekers: **Frank Troosters**, **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Brussel-Zuid" (56006761C) 38
Sprekers: **Ridouane Chahid**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 40
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wagenpark van het kabinet van de minister" (56006733C) 40
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, 40

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité à Brussels Airport" (56006507C) 26
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le déploiement de capacité ferroviaire supplémentaire en cas de manifestations" (56006616C) 28
Orateurs: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 30
- Werner Somers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La renouée du Japon envahissant le domaine d'Infrabel à Ninove" (56006617C) 30
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La renouée du Japon le long des voies de chemin de fer" (56006880C) 30
Orateurs: **Werner Somers**, **Anthony Dufrane**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 33
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression de trains" (56006726C) 33
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre record de trains supprimés à la SNCB" (56006881C) 33
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation marquante du nombre de trains supprimés en 2025" (56007066C) 33
Orateurs: **Frank Troosters**, **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Bruxelles-Midi" (56006761C) 38
Orateurs: **Ridouane Chahid**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 40
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le parc automobile du cabinet du ministre" (56006733C) 40
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat 40

Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wagenpark van het kabinet van de minister" (56006786C)
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

et Transition environnementale) sur "Les véhicules du cabinet du ministre" (56006786C)
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De 'dienstverlening' van de NMBS in Luik-Guillemins voor festivalgangers na Les Ardentes" (56006785C) 42
Sprekers: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dispositif "d'accueil" des festivaliers de retour des Ardentes à Liège-Guillemins" (56006785C) 42
Orateurs: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overwegen in Hoeselt" (56006839C) 43
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les passages à niveau à Hoeselt" (56006839C) 43
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Lieve Truyman aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen met dodelijke airbags" (56006840C) 44
Sprekers: **Lieve Truyman**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Lieve Truyman à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes posés par des airbags présentant un danger mortel" (56006840C) 44
Orateurs: **Lieve Truyman**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ambtenaren met een zelfstandige activiteit in bijberoep" (56006841C) 46
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les fonctionnaires exerçant une activité d'indépendant à titre complémentaire" (56006841C) 46
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 19" (56006861C) 47
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 19" (56006861C) 47
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rechten van de vliegtuigpassagiers" (56006867C) 48
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les droits des passagers aériens" (56006867C) 48
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke 50

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke 50

(Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Fast Lane pass" (56006868C)
Sprekers: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De elektrificatie van het treinaanbod" (56007079C) 51
Sprekers: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Belgische luchtruim en de F-35's" (56007089C) 54
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

(Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le pass Fast Lane" (56006868C)
Orateurs: **Britt Huybrechts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'électrification du parc ferroviaire" (56007079C) 51
Orateurs: **Staf Aerts**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'espace aérien belge et l'arrivée des F-35" (56007089C) 54
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 16 JULI 2025

Voormiddag

_____

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

du

MERCREDI 16 JUILLET 2025

Matin

_____

De openbare commissievergadering wordt geopend om 09.08 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.
La réunion publique de commission est ouverte à 09 h 08 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.

Le **président**: Bienvenue à la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des institutions fédérales. Nous accueillons le ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, M. Jean-Luc Crucke.

Aan de orde is vraag nr. 56005574C van de heer El Yakhloufi. Hij is niet aanwezig.

La question n° 56005574C de M. El Yakhloufi est supprimée.

01 Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de ReFuelEU Aviation Regulation op de ticketprijzen" (56005582C)
01 Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence du règlement ReFuelEU Aviation sur les prix des billets" (56005582C)

01.01 **Kjell Vander Elst** (Open Vld): Mijnheer de minister, om de luchtvaart duurzamer te maken, begint men op verschillende plaatsen te experimenteren met *sustainable aviation fuel* (SAF). De EU heeft de verplichting opgelegd om vanaf 2025 2 % van de vliegtuigbrandstof te mengen met SAF. Tegen 2030 moet dat 6 % zijn en het is de ambitie dat tegen 2050 70 % van de vliegtuigbrandstof bestaat uit *sustainable aviation fuel*.

Het is goed dat men experimenteert om de luchtvaart duurzamer te maken. Alleen moeten we erover waken dat vliegen niet onbetaalbaar wordt. SAF is 3 tot 4 keer duurder dan kerosine. Het gevolg mag niet zijn dat de ticketprijzen opnieuw exploderen en dat de kostprijs voor de gebruiker onmogelijk hoog wordt.

Daar gaat mijn vraag in essentie over. SAF is veel duurder en veel duurzamer, maar we moeten toch opletten dat ze voor de consument niet onbetaalbaar wordt. Het is goed dat we op de lange termijn inzetten op een goedkopere SAF-productie. De productie is nu zeer beperkt. Wij moeten er dus voor zorgen dat er meer *sustainable aviation fuel* in omloop komt. Dat zal de prijzen doen dalen. Dat neemt niet weg dat we op korte termijn rekening moeten houden met een ernstige impact voor de reiziger.

01.01 **Kjell Vander Elst** (Open Vld): L'on commence à expérimenter le carburant d'aviation durable (*sustainable aviation fuel*, SAF) afin de rendre l'aviation plus durable. Le SAF est beaucoup plus onéreux que le kérosène; nous devons donc veiller à ce que les vols ne deviennent pas impayables pour le consommateur.

Quelles mesures prévoyez-vous de prendre à court terme pour réduire au maximum l'incidence du règlement *ReFuelEU Aviation* sur le prix des billets? Que peut entreprendre l'UE? Envisagez-vous une diminution de la taxe d'embarquement en guise de compensation? Les recettes de la taxe d'embarquement peuvent-elles être en partie réinvesties pour assurer la durabilité du

Welke maatregelen plant u op korte termijn om de impact van de ReFuelEU Aviation Regulation op de ticketprijzen zo laag mogelijk te houden?

Plant u de kwestie aan te kaarten op Europees niveau? Zo ja, welke maatregelen kan de Europese Unie nemen?

Overweegt u een verlaging van de inschepingstaks om de prijsverhoging als gevolg van de Europese verplichting te compenseren? Ik vermoed dat uw antwoord neen zal zijn, omdat de inschepingstaks pas verdubbeld is.

Is het een optie de opbrengst van de inschepingstaks voor een stuk te doen terugvloeien naar een verduurzaming van de luchtvaartsector?

secteur aérien?

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, uw uitgangspunt klopt niet. De Europese Commissie verwacht op korte termijn geen substantiële stijging van de ticketprijzen. Tevens wordt verwacht dat de prijs van de SAF zal dalen door schaalvergroting in de productie. Dat zijn de regels van de markt.

Bovendien is volgens informatie van de Europese Commissie brandstof verantwoordelijk voor maximaal een vierde en dus geen derde van de ticketprijs. Duurzame vliegtuigbrandstof, SAF, brengt momenteel aanzienlijke extra kosten met zich mee in vergelijking met fossiele kerosine. De extra kosten hangen af van verschillende factoren, namelijk het soort SAF, de gebruikte technologie voor de productie, de beschikbaarheid van grondstoffen en de productieregio.

Voor de periode 2024-2025 geven de meeste courante ramingen de volgende indicatie van de grootteorde van de extra kosten. SAF van het type HEFA, geproduceerd uit gebruikte olie of dierlijke vetten, is twee tot vijf keer duurder dan fossiele kerosine. Wanneer kerosine bijvoorbeeld 0,80 euro per liter kost, kan SAF-HEFA tussen 1,60 euro en 4 euro per liter kosten. SAF van het type power-to-liquid (PtL), gewonnen via synthese van CO_2 en hernieuwbare waterstof, is vijf tot acht keer duurder dan fossiele kerosine en kost 4 tot 6 euro per liter, soms zelfs meer.

Uit de raming die de Europese Commissie in het kader van het Fit for 55-pakket heeft gepubliceerd, blijkt dat een toevoeging van 5 % SAF aan de brandstof de exploitatiekosten voor een luchtvaartmaatschappij zou kunnen doen stijgen met 1 à 2 %. Op lange termijn zou een toevoeging van 63 % SAF in 2050, zoals opgelegd in ReFuelEU, een stijging van de ticketprijs tot gevolg kunnen hebben van 8 tot 14 %, afhankelijk van het scenario. De impact op het ticket zal dus beperkt blijven, al zal die waarschijnlijk groter zijn voor lowcostmaatschappijen.

Wat de communicatie betreft, moeten we erop toezien dat prijsverhogingen die geen verband houden met SAF, niet worden voorgesteld als een gevolg daarvan.

De ReFuelEU-luchtvaartverordening is na een lang inspraakproces tot stand gekomen. Er zijn op korte termijn geen significante stijgingen te verwachten, aldus de informatie van de Europese Commissie. Indien er grote onverwachte effecten optreden, kan dat op Europees niveau worden aangekaart. Daarom is nauwe monitoring noodzakelijk.

01.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La Commission européenne ne s'attend pas à une hausse significative des prix des billets à brève échéance. De plus, le prix des carburants d'aviation durables (SAF) devrait diminuer en raison d'une augmentation de la production. Par ailleurs, le carburant représente au maximum un quart du prix du billet.

Pour 2024-2025, on estime que les SAF produits à partir d'huile usagée ou de graisses animales sont deux à cinq fois plus coûteux que le kérosène fossile. Les SAF obtenus par synthèse de CO_2 et d'hydrogène renouvelable seraient cinq à huit fois plus coûteux. L'intégration de SAF dans le carburant à raison de 5 % entraînerait une hausse des coûts d'exploitation de l'ordre de 1 à 2 %. L'intégration de SAF à hauteur de 63 % d'ici à 2050, telle qu'imposée par le règlement ReFuelEU Aviation, pourrait faire grimper le prix du billet de 8 à 14 %. L'incidence restera donc limitée, même si elle pourrait être plus importante pour les compagnies à bas coûts.

Les augmentations tarifaires non liées aux SAF ne peuvent naturellement pas être présentées comme telles.

Le règlement ReFuelEU Aviation a vu le jour à l'issue d'un long processus de concertation. Des effets inattendus et majeurs peuvent faire l'objet d'une discussion à l'échelon européen.

In het regeerakkoord is afgesproken dat we de inschepingstaks voor zowel intra- als extra-EU-vluchten vereenvoudigen door die te harmoniseren en vast te leggen op 5 euro per persoon per ticket.

Het tarief voor een korteafstandsvlucht van 10 euro blijft ongewijzigd. Daarmee willen we namelijk reizigers ertoe aanzetten gebruik te maken van vervoersmiddelen die minder vervuilend zijn dan luchtvaartuigen en op die manier bijdragen tot de uitvoering van het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu, zoals gewaarborgd door artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, en tot de verwezenlijking van de doelstelling van duurzame ontwikkeling in haar sociaal-economische en milieugebonden aspecten, overeenkomstig artikel 7bis van de Grondwet. Anders gezegd, hiermee zetten we het principe van de vervuiler betaalt om in de praktijk.

Conformément à l'accord de gouvernement, nous fixons la taxe d'embarquement à 5 euros par personne et par billet. Le tarif pour un vol de courte distance est maintenu à 10 euros afin de promouvoir les moyens de transport alternatifs et d'appliquer le principe du pollueur-payeur.

01.03 **Kjell Vander Elst** (Open Vld): Dank u, mijnheer de minister, voor uw antwoord. U verwijst naar het argument van de Europese Commissie dat er op korte termijn geen grote prijsverschillen waarneembaar zijn. Ik hoop dat samen met u, want de prijzen zijn al serieus gestegen. Ik ben het eens met het principe dat de vervuiler betaalt. Ik ga er ook mee akkoord dat korteafstandsvluchten zo veel mogelijk vervangen moeten worden door andere vervoersmiddelen.

Mijn vraag was echter of de inschepingstaks, 'de vervuiler betaalt'-taks, gedeeltelijk kan terugvloeien naar de verduurzaming van de luchtvaart. U stelt dat de impact op korte termijn beperkt is. Op langere termijn is type 2 SAF vijf- tot achtmaal duurder, wat uiteraard een impact zal hebben op de prijs. Dan lijkt het mij logisch dat men, als men de luchtvaartsector wil stimuleren om verder te verduurzamen met SAF en gezondere en groenere brandstoffen, ook een deel van de inschepingstaks laat terugvloeien naar de luchtvaartsector, in het bijzonder naar de verduurzaming ervan.

Ik herhaal dus mijn oproep om ernstig na te denken over de mogelijkheid om de inschepingstaks aan te wenden voor verduurzamingsprojecten in de luchtvaart. De budgettaire situatie van het land is niet rooskleurig, maar ik denk dat het de enige manier is om de luchtvaartsector op duurzame wijze te vergroenen.

Ik hoop dat u inderdaad gelijk hebt dat de prijsstijging van de tickets bij de luchtvaartmaatschappijen op korte termijn niet voelbaar zal zijn voor de consument. We moeten er ook eerlijk over zijn, de luchtvaartsector zal blijven bestaan en nodig blijven. We moeten er dus voor zorgen dat het voor de consument betaalbaar blijft.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

01.03 **Kjell Vander Elst** (Open Vld): Espérons que vous ayez raison et qu'il n'y aura pas de grandes différences de prix. Les prix doivent rester abordables pour les consommateurs. Il me semblerait en outre logique qu'on réinjecte une partie de la taxe d'embarquement dans le secteur aérien si l'on veut rendre celui-ci plus durable.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56006267C van de heer Cornillie. Hij is niet aanwezig.

Le **président**: La question n° 56006267C de M. Cornillie est supprimée.

02 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid van de treinbegeleiders en het spoorpersoneel" (56006350C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid van de treinbegeleiders en van het spoorpersoneel" (56006563C)

02 Questions jointes de
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité des accompagnateurs de train et du personnel ferroviaire" (56006350C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité des accompagnateurs de train et du personnel ferroviaire" (56006563C)

02.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs voor beide vragen naar de tekst zoals ingediend.

Op woensdag 25 juni jl. werd een treinbegeleider op een trein van Rijsel naar Antwerpen aangevallen. Deze lijn wordt in NMBS-kringen al langer als een 'risicolijn' omschreven.

De aanleiding tot het incident was eens te meer het niet hebben van een geldig vervoerbewijs door de dader. Evenmin had de betrokkene een identiteitskaart of bankkaart bij.

Dit incident kadert in een reeds lang aanhoudende problematiek van toenemend geweld binnen het spoorgebeuren en een onvoldoende functioneren van de daartoe bestaande veiligheidsdiensten.

Heeft de minister kennisgenomen van de feiten die zich afspeelden?

Op welke wijze beoordeelt de minister het afwezig zijn van Securail-personeel na 22u 's avonds?

Welke maatregelen zal de minister nemen om soortgelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de problematiek van het ontbreken van een geldig vervoerbewijs aan te pakken?

Welke begeleidingsmaatregelen werden genomen ten aanzien van de getroffen treinbegeleider?

Volgend op het incident met een treinbegeleider dat zich voordeed op woensdag 25 juni op een trein van Rijsel naar Antwerpen heeft de spoorbond Metisp-Protect een alarmbelprocedure in gang gezet. Dit is een eerste stap richting een mogelijke stakingsaanzegging. De spoorbond klaagt – wat mij betreft geheel terecht – het geweld tegen treinbegeleiders en ander spoorpersoneel aan.

Heeft de minister kennisgenomen van de onvrede bij de spoorbond Metisp-Protect?

Welke maatregelen zal de minister nemen om:
het geweld binnen het spoorgebeuren aan banden te leggen?
het overleg met spoorbond Metisp-Protect te faciliteren?
een mogelijke staking door Metisp-Protect af te wenden?

02.01 **Frank Troosters** (VB): *Le mercredi 25 juin, un accompagnateur de train a été agressé dans un train reliant Lille à Anvers – une ligne dite à risque. Une fois de plus, l'auteur n'avait pas de titre de transport valable, ni de carte d'identité ou de carte bancaire. Par la suite, le syndicat des chemins de fer METISP-Protect a lancé une procédure d'alarme, à juste titre, ce qui constitue une première étape vers un éventuel préavis de grève.*

Comment ferez-vous en sorte d'éviter de tels incidents? Quelles mesures d'accompagnement ont-elles été prises pour l'accompagnateur de train concerné? Comment organiserez-vous la concertation avec METISP-Protect et comment éviterez-vous une grève?

02.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ik ben mij wel degelijk bewust van de agressie tegenover het spoorwegpersoneel, in dit geval specifiek tegenover een treinbegeleider. Zoals u weet, is veiligheid een prioriteit voor mij. Ik kan niet aanvaarden dat een treinbegeleider op zo'n laffe manier wordt aangevallen.

De inzet van het Securail-personeel wordt bepaald op basis van een risicoanalyse, de beschikbaarheid van middelen en de prioritaire zones.

02.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La sécurité est une priorité. Toute agression commise contre des membres du personnel des chemins de fer est inacceptable. Le déploiement du personnel de Securail est déterminé sur la base d'une analyse des risques, de la disponibilité

Het klopt dat er na 22.00 uur op bepaalde lijnen minder aanwezigheid is. Dat is een gekende uitdaging. Momenteel wordt gewerkt aan een herziening van de inzetstrategieën, met als doel een betere afstemming op risicolijnen en risicotijdstippen.

Het incident waarbij een treinbegeleider op woensdag 25 juni werd aangevallen op de trein van Rijsel naar Antwerpen, wordt als bijzonder ernstig beschouwd. Dergelijke feiten krijgen de hoogste prioriteit in de opvolging. Elke aanval op spoorwegpersoneel is onaanvaardbaar en vereist de strengste reactie.

De NMBS evalueert het masterplan voor agressiebestrijding positief. Het is een evolutief actieplan, dat steunt op vier pijlers: anticipatie, preventie, reactie, en interventie en ondersteuning. Het plan biedt een coherent en geïntegreerd kader voor een doeltreffende bestrijding van agressie tegen het personeel, gebaseerd op een analyse van de situatie op het terrein.

Het plan wordt in 2025 voortgezet, met bijzondere aandacht voor de modernisering van het productaanbod, de opvolging van het fenomeen, de systematische melding van incidenten via een digitaal dossier en de versterking van de opleiding.

De digitale dossiers maken het mogelijk om elk incident systematisch op te volgen, waardoor het eenvoudiger wordt om agressie te analyseren en erop te reageren. Dat maakt deel uit van een algemene aanpak om de veiligheid te verbeteren en te zorgen voor een snelle en gepaste reactie.

Wanneer een NMBS-medewerker het slachtoffer van agressie wordt, kan hij of zij een beroep doen op psychosociale ondersteuning, zowel in de eerste lijn via een buddy als via een interventiepsycholoog of een psychosociale hulpverlener.

Er is altijd minstens één instantie, HR Rail of de NMBS, die een burgerlijke vordering instelt als het parket een procedure opstart.

De NMBS vraagt ook dat elke vorm van agressie door alle betrokkenen in de juridische keten ernstig wordt genomen. Elke klacht moet door de politie worden geregistreerd en op rigoureuze wijze worden afgehandeld, met oplegging van gepaste sancties. Daarvoor wordt samengewerkt met de verschillende parketten en het College van procureurs-generaal.

Wat de alarmbelprocedure betreft die door de vakbond Metisp-Protect werd ingeleid, wens ik te verduidelijken dat ik daarover werd ingelicht. Tot op heden heeft de vakbond zich niet rechtstreeks tot mij gewend. Een ontmoeting tussen de directie van de NMBS en de vakbondsafvaardiging is binnenkort voorzien om concrete antwoorden te geven op de bezorgdheden van de vakbond in de context van het betreurenswaardige incident dat plaatsvond op 25 juni en omtrent de middelen die werden ingevoerd.

02.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Het is overbodig te zeggen dat veiligheid een absolute topprioriteit is in het spoorverkeer. Men kan eender welke dienstverlening aanbieden, zelfs met zeer comfortabele treinen, alles mag prachtig zijn, maar als de mensen zich niet veilig voelen, zullen ze de trein niet nemen. Ik heb daar al

et des zones prioritaires. Après 22 heures, la présence de ce personnel est plus réduite. Les stratégies de déploiement sont revues actuellement. L'incident survenu le mercredi 25 juin est particulièrement grave et la plus haute priorité lui est accordée.

L'évaluation du plan global de lutte contre les agressions, dont les piliers sont l'anticipation, la prévention, la réaction, l'intervention et le soutien, est positive. Ce plan est poursuivi en 2025, en accordant une attention particulière au suivi, au signalement systématique des incidents par le biais d'un dossier numérique et au renforcement de la formation.

Lorsqu'un collaborateur de la SNCB est victime d'une agression, il peut faire appel à un soutien psychosocial. Il y a toujours au moins une instance, HR Rail ou la SNCB, qui se constitue partie civile si le parquet entame des poursuites.

La SNCB demande également que toute forme d'agression soit prise au sérieux par l'ensemble des intervenants de la chaîne juridique. À cette fin, l'on coopère avec les différents parquets et le Collège des procureurs généraux.

J'ai été informé de la procédure de la sonnette d'alarme lancée par METISP-Protect. La direction de la SNCB rencontrera sous peu la délégation syndicale.

02.03 **Frank Troosters** (VB): Les citoyens ne prendront pas le train s'ils ne se sentent pas en sécurité. J'entends à nouveau annoncer beaucoup de plans et de réunions,

herhaaldelijk op aangedrongen. Nu hoor ik opnieuw veel over plannen, vergaderingen en dergelijke, maar eigenlijk is er in de vorige legislatuur op dat vlak weinig gebeurd. U weet uit eerdere vergaderingen dat ik bovendien niet wild was over het aspect persoonsgebonden veiligheid in uw beleidsnota.

Ik hoop dan ook dat er eindelijk effectieve maatregelen op het terrein zullen worden genomen. U noemde er zelf een, namelijk de aanwezigheid na 22 uur. U zegt dat er dan minder aanwezigheid is, maar ik zeg dat het personeel vaak ervaart dat er helemaal geen aanwezigheid is. Dat is al een eerste stap die zou kunnen worden gezet.

Wat de vakbond Metisp-Protect betreft, hoop ik natuurlijk dat men alles in het werk zal stellen om nieuwe stakingen te voorkomen. Die vakbond heeft al eens gestaakt. Het is geen grote vakbond, maar hij is wel cruciaal en die actie had toch een aanzienlijke impact. Ik hoop dan ook dat er snel resultaat zal volgen.

mais je ne vois guère d'actes. Je ne suis pas non plus enthousiaste quant aux éléments de votre note de politique générale qui concernent la sécurité liée aux personnes. Une première étape pourrait déjà consister à mobiliser davantage d'agents de Securail après 22 h 00. En outre, j'espère que tout sera mis en œuvre pour éviter de nouvelles grèves.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 Vraag van Kathleen Depoorter aan Frank Vandenbroucke (VEM Sociale Zaken, Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding) over "Medicinale amfetamines in het verkeer" (56005982C)
03 Question de Kathleen Depoorter à Frank Vandenbroucke (VPM Affaires sociales, Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté) sur "Les amphétamines à usage médical dans la circulation routière" (56005982C)

03.01 **Kathleen Depoorter** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor de geboden flexibiliteit.

Mijnheer de minister, patiënten die op doktersvoorschrift dexamfetamine gebruiken, bijvoorbeeld bij ADHD of narcolepsie, riskeren bij een verkeerscontrole hoge boetes, omdat de wet geen onderscheid maakt tussen amfetaminemetabolieten afkomstig van dexamfetamine en die van recreatief gebruik van amfetamines. Hoewel de medicatie legaal is, kunnen speekseltesten dus positief uitvallen, met juridische consequenties tot gevolg. Dat probleem werd gesignaleerd door Vias. Men heeft echter geen zicht op de frequentie waarmee dat zich voordoet. De apothekersbond APB beschikt via PharmaNet wel over data, maar een gerichte opzoeking is te duur. Bovendien geldt uiteraard het medisch beroepsgeheim, ook voor apothekers.

Bestaan er mogelijkheden voor bestuurders die rechtmatig, dus op voorschrift, medicinale dexamfetamine gebruiken, om zich juridisch te beschermen? Is het bijvoorbeeld mogelijk dat een arts of apotheker een notificatie voorziet waarmee betrokkene zich bij een controle kan verantwoorden? Of is er een wetsaanpassing nodig om die groep patiënten te beschermen?

03.01 **Kathleen Depoorter** (N-VA): Les patients consommant de la dexamphétamine sur ordonnance risquent d'obtenir un résultat positif au test salivaire lors d'un contrôle routier et, dès lors, d'écoper de lourdes amendes.

Existe-t-il un moyen pour les conducteurs consommant de la dexamphétamine sur ordonnance de se couvrir juridiquement?

03.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, collega, de wegverkeerswet verbiedt elke aanwezigheid in het organisme van een vijftal types drugs die de rijvaardigheid beïnvloeden, waaronder THC en amfetamine. Er geldt de facto een nultolerantie voor drugs in het verkeer. Onze wetgeving voorziet geen enkele uitzondering voor medicinale drugs die op doktersvoorschrift worden toegediend. De laatste tijd heb ik echter signalen opgevangen die wijzen op een groeiend probleem met medicinale voorgeschreven drugs.

03.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Le code de la route interdit toute présence dans l'organisme de cinq types de drogues influençant la capacité de conduire, dont le THC et les amphétamines. Une tolérance zéro est appliquée de facto et aucune exception n'est tolérée pour les drogues médicinales prescrites

De vraag rijst of bepaalde doseringen van specifieke stoffen op medisch voorschrift toch niet zouden moeten worden toegestaan, uiteraard op voorwaarde dat de rijvaardigheid niet in het gedrang komt. Vias heeft in 2023 een genuanceerde nota opgesteld over het thema 'rijden onder invloed van geneesmiddelen', waarin ook medicinale drugs worden behandeld. Ik ben bereid na te gaan of er een wettelijke oplossing mogelijk is, in samenwerking met Vias, Volksgezondheid, het NICC en de werkgroep Rijden onder invloed. Mijn administratie is samen met alle federale stakeholders betrokken in die werkgroep.

par un médecin. Les drogues médicinales sur ordonnance posent cependant de plus en plus fréquemment un problème. L'institut Vias a rédigé en 2023 une note nuancée sur la conduite sous l'influence de médicaments. Je suis disposé à vérifier la possibilité d'une solution législative, à condition bien sûr que la capacité de conduire ne soit pas compromise.

03.03 **Kathleen Depoorter** (N-VA): Bedankt, mijnheer de minister. Het zou inderdaad goed zijn om zich over die problematiek te buigen. U haalde zelf al aan dat cannabis ook medicinaal wordt gebruikt en er zijn opioïden waarvan de metabolieten detecteerbaar zijn. Het gaat dus om een vrij grote groep patiënten die op doktersvoorschrift medicatie nodig hebben, zonder dat dat noodzakelijkerwijs een invloed heeft op hun rijvaardigheid. Daar volg ik u uiteraard in, dat moet onderzocht worden.

We moeten bekijken hoe we hen op de een of andere manier gerust kunnen stellen, zodat ze met een gerust hart achter het stuur kunnen plaatsnemen.

03.03 **Kathleen Depoorter** (N-VA): Il s'agit d'un groupe assez important de patients qui ont besoin de médicaments sur prescription médicale, sans que la prise de ces médicaments n'influence nécessairement leur aptitude à conduire. Nous devons examiner comment les rassurer d'une manière ou d'une autre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le fonctionnement déficient du service Passenger Rights" (56006425C)
04 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De slechte werking van de dienst Passagiersrechten" (56006425C)

04.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, il me revient que des voyageurs ont constaté que leurs dossiers de plainte ne sont pas traités par le service Passenger Rights créé au sein du SPF Mobilité, service qui théoriquement doit traiter les plaintes des passagers d'avions pour les refus d'embarquement, les retards donnant droit à indemnités, les bagages perdus et les autres litiges lors de vols en avion.

Tout dernièrement, le 27 mai 2025, un passager a d'ailleurs été averti par le Médiateur aérien que tous les dossiers de Passenger Rights n'ont pas été traités car ce service n'accepte plus aucune demande par mail et a modifié son système d'introduction des plaintes en imposant un formulaire type. D'autres personnes signalent aussi que les dossiers soumis à Passenger Rights ne sont pas examinés du tout, ce qui ne serait vraiment pas acceptable dans le chef d'un service public.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de cette situation? Pourquoi le service Passenger Rights n'aurait-il plus traité de dossier depuis 2024? Pourquoi les passagers ne sont-ils pas avertis de l'absence du suivi de leurs demandes? Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à cette carence de service public, si d'aventure vous nous la confirmez?

04.01 **François De Smet** (DéFI): Bij de FOD Mobiliteit werd er een dienst Passagiersrechten opgericht om de klachten van luchtvaartpassagiers te behandelen. Die blijkt dat echter niet meer te doen omdat de klachten via een modelformulier ingediend moeten worden, terwijl de passagiers daar niet correct over ingelicht werden.

Bent u hiervan op de hoogte? Waarom heeft de dienst Passagiersrechten sinds 2024 geen dossiers meer behandeld? Waarom werden de passagiers niet op de hoogte gebracht van het feit dat hun aanvragen niet zouden worden behandeld? Hoe zult u die tekortkoming bij de overheidsdienst rechtzetten, mocht die worden bevestigd?

04.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur De Smet, j'ai fait part de votre interrogation à mon administration, qui m'a confirmé n'avoir jamais

04.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijn administratie bevestigt dat ze operationeel is gebleven en in 2025

cessé d'être opérationnelle dans le traitement des plaintes des passagers et avoir déjà traité pas moins de 1 237 dossiers depuis le début de l'année 2025.

Fin 2024, la DGTA, qui s'occupe de ces dossiers au sein de l'administration, a dû migrer de manière imprévue vers une nouvelle plateforme de traitement des plaintes des passagers, l'ancienne n'étant plus adaptée. Cette transition a pris plus de temps que prévu et a rencontré plusieurs imprévus, il faut le reconnaître.

Début 2025, un message a été publié sur le site du SPF Mobilité pour informer que les plaintes introduites entre septembre et décembre 2024 n'avaient pas pu être traitées et qu'il fallait les réintroduire via le nouveau système. Une notification automatique aux passagers concernés était prévue mais son envoi a été retardé en raison de la migration que je viens d'évoquer. Il n'était donc pas possible de transférer automatiquement les plaintes vers la nouvelle plateforme.

Tous les passagers utilisant l'ancienne adresse sont désormais redirigés vers le nouveau formulaire en ligne qui permet un traitement plus rapide et plus structuré. L'introduction par courrier reste également possible.

Je répète donc que la DGTA n'a jamais cessé de traiter les plaintes des passagers. Cependant, la migration vers cette nouvelle plateforme de 2024 a entraîné des retards et des difficultés de communication. Certains passagers n'ont donc peut-être pas été informés à temps de la nécessité de réintroduire leurs plaintes, ce qui a pu créer une certaine confusion. Des mesures ont été prises depuis lors pour améliorer le traitement et la communication avec les usagers et je ne doute pas que votre question permettra également d'alerter ceux qui ne l'auraient pas encore été.

al 1.237 dossiers heeft behandeld.

Eind 2024 moest het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), dat bevoegd is voor de behandeling van die dossiers, onverwacht overstappen op een nieuw klachtenplatform, aangezien het vorige systeem niet langer voldeed. Die overgang nam meer tijd in beslag dan gepland en ging gepaard met verschillende problemen.

Begin 2025 werd op de website van de FOD Mobiliteit een waarschuwingsbericht geplaatst met de melding dat klachten die tussen september en december 2024 waren ingediend, niet konden worden behandeld en dat ze opnieuw moesten worden ingediend via het nieuwe systeem. Er was ook voorzien in een automatische notificatie aan de betrokken passagiers, maar door de migratie naar het nieuwe platform werd die boodschap pas later verzonden. Het is dus mogelijk dat sommige passagiers niet tijdig op de hoogte werden gebracht dat hun klacht opnieuw moest worden ingediend.

Sindsdien wordt op het oude adres automatisch doorverwezen naar het nieuwe onlineformulier, waarmee klachten sneller en beter gestructureerd kunnen worden afgehandeld. Daarnaast blijft het mogelijk om klachten per post in te dienen.

04.03 **François De Smet** (DéFI): Je remercie M. le ministre pour sa réponse. Nous en examinerons les éléments mais, *a priori*, elle semble satisfaisante.

Il est important de protéger les droits des passagers. Parfois, lorsqu'ils doivent remplir certains formulaires de plainte, les passagers ont l'impression que ceux-ci ont été conçus selon la logique des compagnies low cost, avec pour objectif d'être aussi inaccessibles que possible. Ce n'est sans doute pas l'intention mais c'est justement pourquoi il est important que le service public reste aussi accessible que possible.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04.03 **François De Smet** (DéFI): Sommige klachtenformulieren lijken ontworpen te zijn volgens de logica van lowcostmaatschappijen. Die maken hun klachtenformulieren bewust zo ontoegankelijk mogelijk.

05 Questions jointes de
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains de nuit déployés pour les retours des festivaliers depuis les grands festivals belges" (56006352C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression

du budget pour le train de nuit" (56006441C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains du soir et de nuit" (56006966C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le système d'aide aux opérateurs de trains de nuit" (56006997C)
05 Samengevoegde vragen van
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het inleggen van nachttreinen voor festivalgangers na afloop van de grote Belgische festivals" (56006352C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schrapping van het budget voor de nachttreinen" (56006441C)
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De avond- en nachttreinen" (56006966C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het steunsysteem voor nachttreinoperatoren" (56006997C)

05.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, avec l'été qui est enfin arrivé, des centaines de milliers de personnes participent à des festivals belges, qui sont d'ailleurs une marque de fabrique de notre pays, notamment le Rock Werchter ou le Pukkelpop. Ces événements, qui sont soutenus par les pouvoirs publics et promus comme des vitrines culturelles belges, attirent un public très diversifié venant de toutes les régions du pays.

Pourtant, quand on examine les moyens de transport mis à disposition pour le retour en soirée ou de nuit, une inégalité flagrante apparaît. Les trains de nuit organisés par la SNCB ne desservent que des destinations flamandes. Pour le Rock Werchter, uniquement des trains vers Ostende, Anvers-Central ou Genk; et pour le Pukkelpop, uniquement Gand-Saint-Pierre et Anvers-Central. Aucune desserte, donc, pour la Wallonie.

Cela pose deux problèmes majeurs. D'abord, un problème de sécurité. En ne prévoyant pas de solution de retour en transports publics, on pousse une partie des festivaliers à rentrer par leurs propres moyens en voiture, fatigués, voire sous l'effet de l'alcool. Ensuite, un problème d'équité et d'accessibilité. Comment justifie-t-on que les francophones soient écartés de ces dispositifs?

En parallèle, cette situation interroge aussi en matière de durabilité. Offrir des retours en train de nuit, y compris vers la Wallonie, serait une manière concrète d'encourager une mobilité plus écologique et sûre, en accord avec les objectifs environnementaux du pays.

Monsieur le ministre, quelles mesures avez-vous prises pour faire en sorte que les retours de festival en train de nuit soient accessibles à tous les Belges? Quels contacts ont-ils été pris avec les organisateurs de ces événements? Quelles initiatives comptez-vous prendre?

Ma deuxième question concerne les budgets relatifs à l'encouragement au développement des trains de nuit.

Monsieur le ministre, une nouvelle étude a montré que nous ne pourrons pas atteindre l'objectif de Paris de 2015 de rester sous la barre du réchauffement de la terre de 1,5 degré si des actions radicales ne sont pas prises dès maintenant.

Le transport pèse lourd dans nos émissions. C'est le premier secteur: il

05.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): De zomer is het seizoen van de festivals. Die culturele visitekaartjes trekken een divers publiek aan uit alle gewesten. Het vervoersaanbod om 's avonds weer naar huis te gaan vertoont echter een flagrante ongelijkheid, want de NMBS legt enkel nachttreinen naar bestemmingen in Vlaanderen in en geen enkele naar een Waals station.

Dat is niet bevorderlijk voor de veiligheid, want aangezien er geen alternatieven zijn, gaan vele festivalgangers met de wagen naar huis, terwijl ze moe zijn of alcohol hebben gedronken. Dat is bovendien niet rechtvaardig. Waarom hebben Franstaligen geen recht op nachttreinen? Dan heb ik het nog niet eens over duurzaamheid.

Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat alle festivalgangers met de nachttrein naar huis kunnen gaan? Hebt u contact gehad met de festivalorganisatoren? Welke initiatieven zult u nemen?

Uit een nieuw onderzoek blijkt overigens dat we de doelstelling om de klimaatopwarming te beperken tot 1,5°C niet zullen bereiken, tenzij we nu onmiddellijk radicale stappen zetten.

Vervoer vertegenwoordigt 25 % van de uitstoot. Dat moet koolstofvrij gemaakt worden. Een nachttrein stoot 28 keer minder broeikasgassen uit

représente 25 %. Il y a une urgence à décarboner nos modes de déplacement. Pour cela, il faut des alternatives. Le train de nuit en est une. Il produit 28 fois moins de gaz à effet de serre qu'un avion. Or, quelle ne fut pas ma surprise de constater dans le budget 2025 que le subside de 1 million d'euros dédié au soutien des trains de nuit n'était pas reconduit pour cette année.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons de la suppression de ce subside? Sous la précédente législature, plusieurs trains de nuit sont réapparus en Belgique. Ils rencontrent un franc succès. Quelles sont vos ambitions en la matière? Avez-vous des contacts avec vos homologues européens à ce sujet pour poursuivre dans cette voie?

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

05.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, in de vorige legislatuur keurden we hier een steunsysteem goed ten voordele van de kandidaten die actief zijn in het passagiersvervoer per nachttrein. Het steunsysteem voorzag in een volledige vermindering van de heffingen van de spoorweginfrastructuurbeheerder met betrekking tot het gebruik van de infrastructuur en de energiekosten. Voor dit steunsysteem werd, weliswaar via twee verschillende begrotingsposten van elk 1 miljoen euro, 2 miljoen euro voorzien.

Uit cijfers die ik opvroeg blijkt dat het systeem pas in werking trad op 1 juli 2023 en dat slechts 746.746 euro aan steun diende te worden uitbetaald. Dat is nog niet de helft van het voorziene budget.

Hoe evalueert u het steunsysteem zoals dat voorzien werd? Kunt u duiden of het steunsysteem ter ondersteuning van de nachttreinen heeft geleid tot een hoger bezoekersaantal in Brussel? Dat was namelijk prioritair. Zo ja, hoe werd dit gemeten en wat was de toename?

Een tweede doelstelling betrof de CO_2-uitstoot. Welke reductie werd er inzake CO_2-uitstoot gerealiseerd dankzij het steunsysteem voor de nachttreinen? Hoe werd dit gemeten? Voldeed dit resultaat aan de vooraf gestelde verwachtingen?

Ziet u een oorzakelijk verband tussen het wegvallen van de financiële steun vanaf begin 2025 en het stopzetten van de verbinding Brussel-Berlijn eind maart 2025 door Nightjet?

Welke toekomst dicht u de sector van de nachttreinen toe in ons land? Is het stimuleren van de nachttreinensector een beleidsprioriteit en denkt u daarbij aan een of andere nieuwe vorm van steunsysteem?

05.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, la mise en place de trains spéciaux se fait à la demande des organisateurs d'événements et n'est donc pas régie par le contrat de service public de la SNCB. Néanmoins, considérant le nombre important de festivaliers en Belgique, la question de la mobilité pour effectuer les trajets vers et depuis les festivals constitue une préoccupation importante pour moi. Les transports en commun, et en particulier le transport ferroviaire, ont un rôle central à jouer pour encourager une mobilité durable, sûre et accessible à tous. Je ne vous apprends rien.

dan een vliegtuig. Toch wordt de subsidie van een miljoen euro voor die formule niet verlengd in de begroting 2025.

Waarom niet? Tijdens de vorige regeerperiode werden er meerdere nachttreinen met succes opnieuw ingevoerd in België. Wat zijn uw ambities op dat gebied? Hebt u daarover overlegd met uw Europese ambtgenoten?

05.02 **Frank Troosters** (VB): Au cours de la législature précédente, nous avons adopté un mécanisme d'aide au transport de voyageurs par trains de nuit, en accordant aux candidats exploitants une exonération totale des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des coûts énergétiques. Un montant de 2 millions d'euros a été dégagé à cet effet par le biais de deux postes budgétaires. Les chiffres montrent que le système n'a pris cours qu'au 1er juillet 2023 et que seulement 746 746 euros ont été versés, c'est-à-dire moins de la moitié du budget prévu.

Que pensez-vous de ce système? A-t-il entraîné une augmentation du nombre de visiteurs à Bruxelles? A-t-on enregistré une réduction des émissions de CO_2? Les résultats sont-ils conformes aux attentes? Observez-vous un lien entre l'arrêt des aides financières à partir de 2025 et l'annonce de la suppression de la liaison Bruxelles-Berlin par Nightjet en mars 2025? Quel est, selon vous, l'avenir du secteur des trains de nuit en Belgique? Souhaitez-vous continuer à encourager ce secteur et comment?

05.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het inleggen van speciale treinen gebeurt op vraag van de organisatoren van events en wordt dus niet geregeld op basis van het openbaredienstcontract van de NMBS. Niettemin houdt het thema van de trajecten van en naar de festivals mij bezig. Het openbaar vervoer en

C'est pourquoi mon équipe est en relation avec la SNCB et a demandé un plan d'action détaillé relatif à l'accessibilité des festivals en transports en commun. Dans l'attente d'informations complémentaires de la SNCB, les trains supplémentaires font l'objet d'un accord commercial entre la SNCB et l'organisateur de l'événement. Cet accord détermine les principaux lieux de départ des voyageurs ainsi que les trains à faire circuler. Soyez donc assurée que je serai proactif pour permettre à l'ensemble des festivaliers de disposer d'une solution de mobilité durable qui renforce également, comme vous l'avez précisé, la sécurité routière.

En ce qui concerne le subside en faveur des trains de nuit, ce dernier trouvait son fondement juridique dans le cadre de la loi du 7 juin 2023 portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit.

het spoor in het bijzonder spelen een centrale rol bij de bevordering van een duurzame, veilige en voor iedereen toegankelijke mobiliteit.

In afwachting van een gedetailleerd actieplan van de NMBS, wordt er voor de extra treinen een commerciële overeenkomst gesloten tussen de NMBS en de organisator. In die overeenkomst wordt er bepaald vanwaar de reizigers vertrekken en welke treinen er rijden. Ik zal het voor de festivalgangers mogelijk maken om over een duurzame mobiliteitsoplossing te beschikken, die ook de verkeersveiligheid ten goede komt.

De wet van 7 juni 2023 houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen vormde de juridische grondslag voor de subsidie voor nachttreinen.

Overeenkomstig de wet trad de steunregeling in werking op 1 juli 2023 en liep ze af op 31 december 2024. Het budget voor de uitvoering van deze wet had alleen betrekking op de jaren 2023 en 2024.

De wet moet dus grondig geëvalueerd worden om de effecten ervan te analyseren op de ontwikkeling van de nachttreinen. Ondertussen heb ik ervoor gezorgd dat er in de begroting voor 2026 een nieuw budget voor de ondersteuning van nachttreinen zal worden voorzien.

Néanmoins, pour poursuivre le soutien envers ce secteur en développement, une réflexion est entamée depuis le printemps 2025, afin d'envisager les mesures les plus appropriées à cet effet.

Le système d'aide courait du 1er juillet 2023 à fin décembre 2024. Une évaluation approfondie est nécessaire pour en déterminer l'incidence sur les trains de nuit. Dans le budget 2026, une nouvelle enveloppe sera dégagée en vue de soutenir ces trains.

Om de steunregeling voor deze opkomende sector te verlengen wordt er al sinds de lente 2025 nagedacht over de meest aangewezen maatregelen.

Enerzijds loopt er momenteel een evaluatie door de FOD Mobiliteit en Vervoer van het ondersteuningssysteem dat eind 2024 afliep, anderzijds is er sinds het voorjaar van 2025 een evaluatie aan de gang om na te gaan welke maatregelen het meest geschikt zijn om deze groeiende vervoerswijze te ondersteunen.

De ontwikkeling van de Europese spoorverbindingen blijft een van mijn prioriteiten. Ik zet de dialoog met mijn collega's op dat vlak voort en hoop die snel te kunnen formaliseren. Concreet heb ik al de verlenging voorgesteld van de begrotingsenveloppe die bedoeld is voor de ondersteuning van de nachttrein. Die zal tijdens het volgende begrotingsconclaaf worden besproken. Bovendien blijft mijn administratie zich inzetten voor de besprekingen om het proefproject Brussel-Barcelona, op initiatief van European Sleeper, op te starten.

Het is zeer moeilijk om in te schatten in welke mate nachttreinen het aantal bezoekers aan Brussel hebben beïnvloed. Er zijn geen cijfers of studies die aangeven hoeveel nachtreizigers naar België of Brussel

Outre l'évaluation du système auquel il a été mis un terme en 2014, on a lancé, depuis le printemps 2025, une étude sur les mesures d'aide les plus appropriées pour les trains de nuit.

Le développement des liaisons ferroviaires européennes demeure l'une de mes priorités. La prolongation du budget alloué à l'aide aux trains de nuit sera discutée lors du prochain conclave budgétaire. Mon administration prépare les discussions sur le lancement du projet pilote Bruxelles-Barcelone d'European Sleeper.

zouden zijn gekomen met een alternatief vervoermiddel, dan wel helemaal niet. Om de CO_2-impact van het steunsysteem te meten, zouden we gegevens nodig hebben over het aantal reizigers dat zonder deze trein naar België zou zijn gereisd en met welk vervoermiddel alsook over het aantal reizigers dat zonder de trein niet naar België gereisd zou zijn. Helaas zijn dergelijke gegevens niet beschikbaar.

Il est très difficile d'évaluer dans quelle mesure les trains de nuit ont influencé le nombre de visiteurs à Bruxelles ou les émissions de CO_2.

05.04 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Concernant l'accessibilité des festivals, je me réjouis qu'un plan d'action soit lancé pour l'accessibilité en transports en commun des festivals. Il n'est pas trop tard puisque la saison n'est pas encore terminée. Werchter est passé et le Pukkelpop se déroule en ce moment. Si des contacts pouvaient encore avoir lieu cet été, ce serait une excellente nouvelle.

S'agissant du subside pour le développement des trains de nuit, ne cherchez pas midi à quatorze heures, monsieur le ministre. Une résolution votée sous la précédente législature par la commission de la Mobilité existe. On sait où se trouvent les solutions. Ce dont nous avons besoin aujourd'hui c'est de mettre des trains sur les rails avec de la collaboration au niveau international.

Couper le subside de 2025 – même si j'entends que ce n'est pas de votre chef mais un refus de prolongation du subside durant la période d'affaires courantes qui a été confirmé au moment de la négociation du budget 2025 – est une économie de bout de chandelle. J'entends que vous avez l'ambition de poursuivre sur la voie du développement des trains de nuit en 2026. Nous y serons évidemment attentifs, mais c'est d'ores et déjà une bonne nouvelle. Aujourd'hui, il faut avancer avec les solutions connues, avec l'accessibilité des sillons. Il n'y a plus de temps à perdre. Le projet d'une liaison Bruxelles-Barcelone est une excellente nouvelle et nous espérons qu'il pourra se concrétiser rapidement.

05.04 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er een actieplan opgezet wordt voor een betere bereikbaarheid van festivals met het openbaar vervoer. Het festivalseizoen is nog niet afgelopen, er is ook nog Pukkelpop. Als er deze zomer contacten zouden kunnen worden gelegd, zou dat een zeer goede zaak zijn.

De commissie voor Mobiliteit heeft tijdens de vorige zittingsperiode een resolutie aangenomen over de subsidies voor de ontwikkeling van de nachttreinen. Wat we nodig hebben, zijn treinen die rijden, en een internationale samenwerking op dat vlak.

De subsidie voor 2025 schrappen is een onbeduidende besparing. Ik ben blij dat het uw ambitie is om in 2026 opnieuw nachttreinen te laten rijden. Ik hoop dat de verbinding Brussel-Barcelona snel gerealiseerd zal worden.

05.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Het is een bijzonder ontgoochelend antwoord, maar dat is totaal niet verrassend. Het komt erop neer dat u gewoon een cadeautje hebt uitgedeeld. Dat is wat er gebeurd is.

Het systeem is pas op 1 juli 2023 in werking getreden, in de plaats van in het begin van het jaar. Tijdens de bespreking van het wetsontwerp hebben we het over die retroactiviteit gehad. Wij wisten toen al dat het niet zou lukken, dat het niet toegelaten zou worden. Eigenlijk was de vorige minister gewoon te laat met het wetsontwerp. Dat is wat er gebeurd is.

Wat de doelstellingen betreft, zowel inzake het aantrekken van meer bezoekers naar Brussel als inzake de CO_2-reductie, hoor ik u zeggen dat er nog veel wordt geëvalueerd, maar eigenlijk hebben wij toen al gezegd dat het allemaal gewoon niet meetbaar is. Op de vraag hoe men dat zou meten, kon er geen antwoord worden gegeven. Nu blijkt ook dat die gegevens er gewoon niet zijn. We kennen dus geen resultaten met betrekking tot de initiële doelstellingen, CO_2-reductie en meer bezoekers voor Brussel.

Ik kan alleen maar besluiten dat er geld is uitgedeeld op basis van minimale voorwaarden. Ik weet dat het volstond dat een trein één keer in

05.05 **Frank Troosters** (VB): Votre réponse est particulièrement décevante, mais pas étonnante. Vous avez tout simplement fait un cadeau. Le système n'est entré en vigueur que le 1er juillet 2023 au lieu d'être opérationnel dès le début de l'année. Dès l'examen du projet de loi, nous savions que la rétroactivité ne serait pas réalisable. Le précédent ministre s'y est pris trop tard. Il faut encore évaluer la question de savoir si les objectifs ont été atteints. Pourtant, n'était-il pas clair dès le départ que ces objectifs n'étaient pas mesurables? Des moyens ont été octroyés sur la base de conditions minimales. Il suffisait de desservir une gare belge. Même un long train ne comptant qu'une seule voiture couchettes pouvait prétendre à ces aides. Nous avons

een Belgisch station stopte. Het mocht een heel lange trein zijn, als er maar één couchettewagen was aangekoppeld, was het al voldoende. Eigenlijk hebben we veel geld uitgedeeld, maar structureel hebben we niets gerealiseerd.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De zorgwekkende onderzoeksresultaten over het rijden onder invloed in België" (56006389C)
06 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les résultats inquiétants de l'enquête sur la conduite sous influence en Belgique" (56006389C)

06.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, uit het recent gepubliceerde ESRA-onderzoek, dat werd gecombineerd met gegevens van het verkeersinstituut Vias, blijkt dat België onderaan het Europese klassement bengelt wat betreft rijden onder invloed. Dat wisten we eigenlijk al, maar die nieuwe cijfers zijn toch bijzonder scherp. Maar liefst 19 % van de bevraagde Belgische bestuurders geeft aan recent nog gereden te hebben met te veel alcohol in het bloed. Dat percentage ligt niet alleen ver boven het Europese gemiddelde, maar wanneer we kijken naar de kloof met de koplopers, Zweden en Finland, dan zien we dat het daar amper 6 % betreft, 19 % bij de Belgische bestuurders tegenover 6 % bij de Scandinavische koplopers.

Wat daarbij opvalt, is dat de aanpak in die landen verder gaat dan enkel handhaving. Daar heerst ook een sterk sociaal stigma op rijden onder invloed. 'Wie rijdt, drinkt niet' is er geen slogan, maar realiteit. Bij ons geldt eerder: 'Wie rijdt, drinkt... maar een beetje'. Er heerst daar een sociaal stigma op rijden onder invloed. Ze hebben duidelijke straffen en een goed uitgebouwd hulpaanbod voor mensen met een alcoholprobleem, terwijl er in België toch een grote mate van tolerantie blijft bestaan ten aanzien van drinken en rijden.

Als meer dan 19 % van de bevraagden aangeeft dat ze in de afgelopen maand minstens één keer dronken achter het stuur hebben gezeten, dan is het duidelijk dat alleen inzetten op recidive niet volstaat. Bent u het eens met de analyse dat enkel focussen op recidivisten onvoldoende is om het probleem aan te pakken?

De genoemde studie lijkt mij een krachtige wake-upcall die een stevig antwoord vereist. Bent u het ermee eens dat de slogan van de BOB-campagne 'Wie rijdt, drinkt niet' een wettelijk kader zou moeten krijgen? Welke beleidsmaatregelen zult u op korte termijn nemen naar aanleiding van dat alarmerende rapport? Hoe zult u zorgen voor een groter maatschappelijk draagvlak om alcohol en autorijden te scheiden?

Voorziet u in bijkomende investeringen in bewustmakingscampagnes of in begeleidingstrajecten voor recidiverende of verslaafde chauffeurs, naar Scandinavisch model?

Wat zijn volgens u de mogelijkheden om de sociale norm rond rijden onder invloed in België structureel te verschuiven, zodat ingrijpen door omstaanders hier even vanzelfsprekend wordt als in Finland?

06.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Selon une étude récente, le comportement des conducteurs belges en matière d'ivresse au volant laisse franchement à désirer. Ils sont toujours beaucoup trop nombreux à prendre la route alors qu'ils sont alcoolisés.

L'approche suivie par les meilleurs élèves de la classe européenne va bien au-delà du contrôle du respect des règles. Ces pays sont parvenus à développer une véritable stigmatisation sociale de la conduite sous influence. Par ailleurs, ils ont instauré des sanctions claires et mis en place une solide offre d'aide pour les personnes souffrant d'un problème d'alcoolisme. Nous misons fortement sur les contrôles, mais la tolérance envers l'alcool au volant persiste.

Partagez-vous le point de vue selon lequel la lutte contre la récidive ne suffit pas? Quelles mesures envisagez-vous de prendre? Comment comptez-vous convaincre une plus grande partie de la population à dissocier alcool et conduite? Investirez-vous dans des campagnes de sensibilisation ou dans des parcours d'accompagnement à l'attention des conducteurs récidivistes ou dépendants, en vous inspirant du modèle scandinave? Selon vous, comment faire évoluer la norme sociale afin que les témoins trouvent normal d'intervenir?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Beste collega, ik ben het met u eens dat rijden onder invloed een groot probleem is in ons land, nog meer in het zuiden dan in het noorden. Het nieuwe ESRA-onderzoek bevestigt

06.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La conduite sous influence constitue un problème majeur dans notre

dat de sociale norm in België nog veel te zwak is. De strijd tegen alcohol achter het stuur is dan ook een van mijn prioriteiten. Ik richt mij daarbij op alle bestuurders die onder invloed rijden. Samen met politie en justitie streef ik naar meer alcoholcontroles en een beter gecentraliseerde registratie.

De BOB-campagne, waarin sensibilisering en handhaving hand in hand gaan, is een sterk merk en bestaat dit jaar dertig jaar. De laatste winter-BOB-campagne leverde de politie hard werk door een recordaantal alcoholtests af te nemen. Meer dan 600.000 bestuurders werden in een tijdspanne van negen weken aan een alcoholcontrole onderworpen.

Dat succes zouden we naar het hele jaar moeten kunnen doortrekken, want zowel de objectieve als de subjectieve pakkans moet hoog zijn, zodat mensen het gevoel hebben te allen tijde en overal gecontroleerd te kunnen worden. Alleen op die manier passen mensen hun gedrag duurzaam aan. Persoonlijk ben ik het idee van nultolerantie achter het stuur genegen, omdat het duidelijk bijdraagt aan de veiligheid.

De ESRA3-enquête wijst uit dat 60 % van de bevraagde Belgen voorstander is van een algemene nultolerantie en dat 75 % nultolerantie voor onervaren bestuurders steunt. Het maatschappelijk draagvlak is er dus. Zoals u weet is er een wetsvoorstel in de Kamer hangende. Dit zal dus worden besproken.

Op korte termijn plan ik onder meer de volgende beleidsmaatregelen. De politie zal na een positieve blaastest een langer tijdelijk rijverbod van twaalf uur opleggen. Nu varieert dat van twee tot twaalf uur, naargelang de graad van intoxicatie. Ook zal de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs gedurende veertien dagen altijd plaatsvinden vanaf een lagere drempel, namelijk al vanaf 0,8 promille. Momenteel is dat pas vanaf 1,2 promille. Beide maatregelen geven een krachtig signaal dat rijden onder invloed in onze samenleving niet langer wordt getolereerd.

Voor recidiverende bestuurders zal ik een verplicht alcoholslot veralgemenen vanaf 0,8 promille. Mijn administratie zal onderzoeken of een alcoholslot ook een geschikte beveiligingsmaatregel is voor personen met een verslavingsproblematiek, zoals in Finland, nu de nieuwe rijbewijsrichtlijn dat mogelijk maakt. Daarnaast wil ik herstelopleidingen introduceren, die onder meer focussen op rijden onder invloed, naast het bestaande herstelonderzoek, om gedragsverandering te stimuleren.

Ik ben het met u eens dat we, samen met collega's van Volksgezondheid, Justitie en politie, moeten durven nadenken over een integrale aanpak voor personen met een verslaving. Ik ben ervan overtuigd dat elk van de hierboven opgesomde maatregelen inzake rijden onder invloed een stapje in de richting kan zijn van een breed gedragen, sterke sociale norm.

06.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Dank u wel, mijnheer de minister. We zijn het over veel punten eens. Nu komt het er uiteraard op aan om dit alles ook daadwerkelijk uit te voeren.

De BOB-campagne is een sterk merk. Die loopt al twintig jaar, maar tegelijk stellen we vast dat ze niet volstaat, want ondanks die campagnes zijn de cijfers inzake alcoholgebruik achter het stuur nog altijd heel hoog. Die cijfers liggen veel hoger dan in de rest van Europa.

pays. La norme sociale n'est pas correcte. La lutte contre l'alcool au volant est une priorité. Je vise davantage de contrôles et un meilleur enregistrement.

La campagne BOB est une marque forte et la police complète le volet de la répression au moyen de campagnes de test intensives. Seule une augmentation du risque d'être contrôlé fera changer les comportements durablement.

Je suis personnellement favorable à une tolérance zéro au volant et des enquêtes montrent que la plupart des Belges soutiennent cette idée. Une proposition de loi est sur la table et la discussion sera bientôt organisée.

Je renforcerai plusieurs mesures à brève échéance: un test d'alcoolémie positif donnera toujours lieu à une interdiction de conduire de 12 heures et le retrait de permis d'une durée de 14 jours sera désormais effectif à partir d'un taux de 0,8 pour mille.

Pour les conducteurs récidivistes, je généraliserai l'obligation d'un éthylotest antidémarrage à partir de 0,8 pour mille. Mon administration examinera si un éthylotest antidémarrage est une mesure appropriée pour les personnes dépendantes de l'alcool. Je souhaite en outre introduire des formations de réintégration pour encourager un changement de comportement. Je dois en effet réfléchir avec mes collègues à une approche intégrale pour les personnes dépendantes de l'alcool. Petit à petit, nous devons évoluer vers une norme sociale forte bénéficiant d'une large adhésion.

06.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Nous sommes d'accord sur de nombreux points et la campagne BOB est en effet une marque forte, mais elle ne livre pas les résultats souhaités. Nos chiffres sont médiocres. Renforcer les contrôles est une bonne chose, mais cela ne reste qu'un aspect parmi d'autres. Nous

We moeten dus meer inspanningen leveren. Het opdrijven van het aantal controles is daarbij van belang, maar dat is en blijft slechts één aspect. Sensibilisering is dus belangrijk, net als meer controles en meer pakkans. Tegelijk moeten we ervoor zorgen dat mensen aangesproken worden wanneer ze naar hun wagen wandelen nadat ze hebben gedronken. Vandaag kan elke chauffeur zich nog altijd verschuilen achter het excuus dat hij maar een of twee glazen heeft gedronken en denken dat hij nog niet boven het toegelaten alcoholpercentage zit. Net dat vormt het probleem: die grijze zone maakt het moeilijk.

In de Kamer is een wetsvoorstel rond nultolerantie hangende. Er zijn daarover al hoorzittingen georganiseerd, maar ik stel vast dat Vooruit, die het voorstel heeft geagendeerd, niet veel ambitie toont om het opnieuw ter stemming voor te leggen. Ik zal dat voorstel zeker steunen. We hebben het trouwens samen ingediend in de vorige legislatuur. Ik ben er echt van overtuigd dat alleen via nultolerantie mensen daadwerkelijk aangesproken zullen worden. Als je drinkt, rijd je niet. Zo wordt de BOB-slogan eindelijk in de praktijk gebracht. Alleen dan kunnen we ervoor zorgen dat we niet langer achteraan het peloton bengelen, met 19 %, maar veeleer de koppositie innemen. Dat zal veel mensenlevens redden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

devons arriver à ce que les conducteurs qui s'apprêtent à prendre le volant en état d'ébriété, soient interpellés par des témoins. La zone grise, selon laquelle une légère alcoolisation est autorisée, ne facilite pas les choses.

Vooruit a inscrit à l'ordre du jour une proposition de loi sur la tolérance zéro, mais fait désormais preuve de peu d'ambition pour la soumettre au vote. Je continue à soutenir cette proposition, car je pense réellement que la tolérance zéro ne laisse personne indifférent. Celui qui boit, ne conduit pas. En imprimant cette règle dans les esprits, nous sauverons beaucoup de vies humaines.

07 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onduidelijkheid bij het parkeren op een feestdag" (56006454C)
07 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La confusion entourant le stationnement les jours fériés" (56006454C)

07.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in verschillende steden in België gelden parkeerregels die afhankelijk zijn van de dag van de week. Op zondagen wordt parkeren vaak toegestaan op plaatsen waar dat op weekdagen verboden is.

Dat leidt echter geregeld tot verwarring bij bestuurders wanneer het gaat om officiële feestdagen die op een weekdag vallen. Ik geef een concreet voorbeeld: iemand parkeert op een officiële feestdag op een plaats waar parkeren verboden is op weekdagen, maar wel toegestaan is op zondagen. Die persoon denkt dat, omdat het een feestdag is en hij niet moet gaan werken, die dag als een zondag geldt. Als die persoon vervolgens een GAS-boete krijgt en zich juridisch laat bijstaan, blijkt dat er geen eenduidige regelgeving bestaat. De rechterlijke uitspraken variëren immers.

Vaak stellen rechters vast dat de signalisatie onvoldoende duidelijk of gebrekkig is, zonder zich principieel uit te spreken over de juridische status van een feestdag in het verkeersrecht. Is dat een zondag of blijft dat een gewone weekdag? In andere rechtsdomeinen, zoals de arbeidswetgeving, worden officiële feestdagen wel gelijkgesteld aan zondagen. In het verkeers- en parkeerrecht ontbreekt echter een dergelijke wettelijke verankering, met rechtsonzekerheid voor de burger tot gevolg. Dat leidt tot uiteenlopende toepassingen in de verschillende steden en gemeenten.

Bestaat er vandaag een federale richtlijn of wettelijke bepaling die expliciet bepaalt of officiële feestdagen verkeersrechtelijk worden gelijkgesteld met zondagen wat betreft de parkeerreglementering?

07.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Dans plusieurs villes, des règles de stationnement différentes s'appliquent le dimanche. Cette particularité sème la confusion lorsque les jours fériés légaux tombent un jour de semaine. La justice ne s'est pas non plus encore prononcée sur la question de principe du statut juridique à accorder aux jours fériés dans le droit de la circulation routière.

Existe-t-il une directive fédérale ou une disposition légale qui assimile les jours fériés légaux aux dimanches en matière de stationnement? Êtes-vous disposé à apporter la clarté juridique par le biais d'une modification législative, d'un arrêté royal ou d'une circulaire? Envisagez-vous d'attribuer d'office le statut de dimanche aux jours fériés légaux dans les règlements en matière de circulation routière, à moins que les administrations locales y dérogent explicitement?

Als er juridische onduidelijkheid bestaat, bent u dan bereid om daarover duidelijkheid te scheppen, bijvoorbeeld via een wetswijziging, een circulaire of een koninklijk besluit? Ik vermoed dat daarvoor overleg met de gewestelijke en lokale besturen nodig zal zijn.

Overweegt u om officiële feestdagen standaard de status van een zondag te geven in verkeersreglementen, tenzij lokale besturen expliciet anders bepalen? Het voordeel daarvan zou zijn dat er geen rechtsonzekerheid meer is en dat onbedoelde overtredingen vermeden kunnen worden.

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, collega, zon- en feestdagen worden inderdaad niet gelijkgesteld in de federale parkeerreglementering. Het is ook niet noodzakelijk wenselijk om die altijd gelijk te stellen, omdat het de mogelijkheden voor wegbeheerders zou beperken om het parkeerverbod te regelen. Bovendien kan een automatische gelijkstelling tussen beide net tot meer verwarring leiden. Ik ben niet op de hoogte van variërende rechtspraak, zoals u vermeldt. Dat kunnen we zeker bekijken. Bovendien laat artikel 70.2.1.1 van de wegcode de wegbeheerders al toe om eenzelfde periode aan te duiden tijdens dewelke het verbod geldt. De voorbeelden in de wegcode, zoals van maandag tot vrijdag, zijn niet limitatief, zodat de wegbeheerders ook andere mogelijkheden van opschriften hebben, mocht er effectief sprake zijn van verwarring.

Specifiek in het geval van betalend parkeren wordt bovendien uitdrukkelijk bepaald dat het parkeren kan worden geregeld op andere wijzen en onder andere voorwaarden, die ter plaatse ter kennis moeten worden gebracht. Dat staat in artikel 27.3.3 van de wegcode. Ook hier wordt dus de nodige ruimte gelaten aan de gemeenten. De toekomstige code van de openbare weg zal de wegbeheerders op dat vlak nog meer mogelijkheden geven via het onderbord M27, dat toelaat de periode aan te geven waarin het verbod of de toelating van toepassing is. Zo zou men via dat onderbord parkeren kunnen toestaan op zon- en feestdagen.

Ten slotte kan erop worden gewezen dat de term werkdag uit de code van de openbare weg is geschrapt. In het Vlaamse verkeersreglement zal voor het parkeren met beperkte parkeertijd – dus met een parkeerschijf – de term werkdag wel behouden blijven, maar uitdrukkelijk gedefinieerd worden. Artikel 14 bepaalt: “In het tweede lid wordt verstaan onder werkdag: elke dag, uitgezonderd zondag en de wettelijke feestdagen vermeld in artikel 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 18 april 1974 tot bepaling van de algemene wijze van uitvoering van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen.”

07.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: En effet, les dimanches et les jours fériés ne sont pas assimilés dans la réglementation fédérale en matière de stationnement. Il n'est pas non plus souhaitable de les assimiler systématiquement, car cela limiterait les possibilités des gestionnaires de voirie de fixer les interdictions de stationnement. L'article 70.2.1, 1° du code de la route permet aux gestionnaires de voirie d'indiquer la période pendant laquelle une interdiction est applicable. Les exemples donnés par le code de la route, comme du lundi au vendredi, ne sont pas limitatifs. L'article 27.3.3 énonce que le stationnement payant peut être régi "suivant d'autres modalités et conditions, qui, sur place, sont portées à la connaissance des intéressés". Dans ce cas, les communes bénéficient donc également de la marge de manœuvre nécessaire. Le futur code de la voie publique offrira encore plus de possibilités grâce au panneau additionnel M27, qui pourra indiquer le moment auquel une interdiction de stationnement s'applique.

L'expression "jour ouvrable" a été supprimée du code de la voie publique. En revanche, le code de la route flamand définira explicitement l'expression "jour ouvrable" pour le stationnement avec un disque de stationnement. Il s'agira de tous les jours, à l'exception du dimanche et des jours fériés légaux.

07.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijn vraag was ingegeven door iemand die eerst werd vrijgesproken door de politierechter, maar daarna werd die beslissing ten gronde in twijfel getrokken. Ik meen dat hier nog altijd verwarring over bestaat.

07.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Les pouvoirs locaux pensent parfois que les jours fériés sont assimilés à un dimanche, alors que les chauffeurs sont convaincus du contraire.

Ik begrijp die verwarring. Ik meen dat het cruciaal is dat dit wordt uitgeklaard, want die verwarring zit aan de twee kanten, zowel aan de kant van de wegbeheerder – heel vaak de lokale besturen, die menen dat zondag en feestdag gelijkgesteld zijn – als aan de kant van de chauffeur die het omgekeerde meent. Die meent dat het een weekdag is, maar ook een feestdag, bijvoorbeeld 21 juli. Hij wil dan in Lier een fietstocht over de Vesten maken. Op zondag mag je daar niet op met de fiets, maar op 21 juli zal dat wel mogen. Dat zorgt eigenlijk voor heel veel verwarring.

Il convient de clarifier la situation. La confusion et l'insécurité juridique actuelles n'avantagent personne.

Ik zal u het advies dat wordt ingewonnen ook bezorgen. Ik meen dat we toch eens moeten bekijken of er op een andere manier voor een oplossing gezorgd kan worden, zowel voor de wegbeheerder als voor de weggebruiker. Niemand is immers gebaat bij onbedoelde boetes, die eigenlijk alleen maar ontstaan zijn uit begripsverwarring over de vraag of 21 juli nu een zondag is of een weekdag waarop niemand moet gaan werken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbinding tussen Erembodegem en Gent" (56006500C)
08 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La liaison ferroviaire entre Erembodegem et Gand" (56006500C)

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

Zes maanden nadat de rechtstreekse treinverbinding tussen Erembodegem en Gent door de NMBS geschrapt werd blijft de lokale ontevredenheid hierover bestaan. De vraag naar een evaluatie van de gewijzigde dienstregeling blijft groot.

De NMBS geeft aan in december 2025 de impact van de wijzigingen op vlak van stiptheid en dienstverlening naar de reizigers toe te zullen beoordelen en op basis daarvan nieuwe aanpassingen doen.

Hoe beoordeelt de minister de blijvende onvrede over de gewijzigde dienstverlening tussen Erembodegem en Gent? Vindt hij dat dat wijzigingen bijdragen aan het aantrekkelijker maken van de trein als vervoersalternatief voor de auto?

Vindt de minister, gezien de opmaak en nakende uitrol van het nieuwe vervoersplan 2026-2029, dat een evaluatie van de gewijzigde dienstregeling in Erembodegem in december 2025 op tijd komt? Zullen er volgens de minister dan nog structurele bijsturingen in het nieuwe vervoersplan mogelijk zijn? Indien neen, zal de minister er bij de NMBS op aandringen om de evaluatie van de gewijzigde dienstregeling eerder uit te voeren zodat er wel nog gepast kan bijgestuurd worden in de nieuwe vervoersplannen 2026-2029?

Zal de minister er desgevallend ook op aandringen dat alle andere evaluaties van recente wijzigingen in het vervoersplan tijdig dienen plaats te vinden zodat structurele bijsturingen of aanpassingen in het vervoersplan 2026-2029 kunnen worden opgenomen?

08.01 **Frank Troosters** (VB): *Six mois après la suppression de la liaison ferroviaire directe entre Erembodegem et Gand, le mécontentement demeure. Que pensez-vous du service adapté? Une évaluation est prévue en décembre 2025. Ne sera-t-il pas trop tard pour apporter des modifications structurelles au nouveau plan de transport 2026-2029? Insisterez-vous pour qu'il soit aussi procédé à temps à d'autres évaluations de changements récents, de sorte que le plan de transport puisse encore être modifié?*

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de NMBS heeft

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre:

haar treinaanbod met de nieuwe treindienstregeling, die op 15 december 2024 in werking trad, met bijna 2 % uitgebreid ten opzichte van 2024. Daarmee draagt de NMBS bij aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de federale overheid om tegen 2032 een reizigersgroei van 30 % te kunnen noteren.

Zoals werd toegelicht tijdens het overleg van 10 februari 2025 met de stad Aalst, ging de uitbreiding van het aanbod ook gepaard met noodzakelijke aanpassingen aan de dienstregeling. De NMBS heeft immers niet overal en altijd toegang tot de spoorcapaciteit die ze wenst. Daardoor werden bepaalde IC- en S-relaties aangepast. Dat heeft gevolgen voor de bediening van Erembodegem. Reizigers vanuit dat station moeten voortaan overstappen in Denderleeuw voor verbindingen naar Brussel en in Aalst voor verbindingen naar Gent. Dat betekent een extra reistijd van gemiddeld 7 minuten naar Brussel en 15 minuten naar Gent. De situatie werd uitvoerig besproken met de stad Aalst.

In het kader van de voorbereiding van het volgende vervoersplan 2026-2029 heb ik gevraagd dat de in december uitgevoerde aanpassingen aan de dienstregeling worden geëvalueerd. Die evaluatie moet uiteraard tijdig gebeuren om te kunnen bijsturen waar nodig. Dat geldt dus ook voor de bediening van het station van Erembodegem. De NMBS begrijpt de bezorgdheden van de stad en erkent de impact voor pendelaars en lokale bedrijven. De maatschappij blijft de situatie monitoren en onderzoekt waar verbeteringen mogelijk zijn, met blijvende aandacht voor het haltepatroon op de lijn Gent-Brussel. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de capaciteitsbeperkingen in de Brusselse Noord-Zuidverbinding en met de infrastructuurwerkzaamheden in Gent-Zuid.

À la suite du nouvel horaire entré en vigueur le 15 décembre 2024, l'offre de trains a été augmentée de 2 %. Compte tenu de la capacité ferroviaire, des modifications ont également dû être apportées. Les voyageurs en provenance d'Erembodegem doivent désormais changer de train à Denderleeuw pour les liaisons vers Bruxelles et, à Alost, pour les liaisons vers Gand. La situation a été examinée en détail avec la ville d'Alost.

J'ai demandé une évaluation de l'horaire en vue du plan de transport 2026-2029. Il convient évidemment de s'y prendre à temps si l'on veut encore pouvoir apporter des ajustements. La SNCB est consciente des conséquences du nouvel horaire pour les voyageurs qui prennent le train à Erembodegem et étudie des pistes d'améliorations possibles.

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

Het draaide mij slechts om het woord tijdig. Het nieuwe vervoersplan komt eraan en het is gewoon te laat als men pas naderhand evalueert wat de wijzigingen teweegbrengen.

Ik verwacht gewoon van u als minister dat u erop toeziet dat de evaluaties op tijd gebeuren, niet alleen voor de verbinding Erembodegem-Gent, maar ook voor de verbindingen waaraan wijzigingen zijn aangebracht en waarover onvrede bestaat.

Het nieuwe vervoerplan 2026-2029 zal allicht eind september of begin oktober 2025 in de raad van bestuur van de NMBS aan de orde zijn. Als er daarna nog geëvalueerd moet worden, dan is het natuurlijk veel te laat. Ik hoop dus dat alle evaluaties tijdig gebeuren en dat u daarop toeziet.

08.03 **Frank Troosters** (VB): Il est surtout important de réaliser l'évaluation dans les délais pour que des modifications soient encore possibles.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Diabolotoeslag" (56006503C)
09 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La redevance Diabolo" (56006503C)

09.01 **Britt Huybrechts** (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Mijn schriftelijke vraag nr. 120 werd tot op heden nog niet beantwoord.

Elke reiziger die per spoor van en naar de luchthaven van Zaventem reist dient een Diabolotaks te betalen. Deze taks is het gevolg van een privé-contract dat bij de realisatie van het project gesloten werd met Northern Diabolo NV.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Graag een overzicht per jaar (of kwartaal) van de verkochte treintickets met dit supplement voor de laatste vier jaar (2020-2024).

Hoeveel euro brengt deze toeslag jaarlijks op (2020-2024)?

Hoe worden eventuele prijsverhogingen van deze toeslag berekend?

De laatste prijsstijging vond plaats in februari 2023, denkt u dat er in de nabije toekomst opnieuw een prijsstijging zal plaatsvinden? Zo ja, hoeveel zal die prijsstijging vermoedelijk bedragen?

Welk bedrag stortten NMBS en Infrabel in 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024 door aan het bedrijf Northern Diabolo? Gelieve de bedragen per jaar of kwartaal te weergeven.

Welke investeringen deed het bedrijf Northern Diabolo in het Diabolo-project sinds de oplevering en wat was de kostprijs hiervan? Graag een overzicht per jaar, sinds de oplevering.

Bent u als nieuwe minister van plan om het 'Diabolocontract' tussen de NMBS en partner Northern Diabolo NV te heronderhandelen? Zo ja, wat zal uw insteek en/of doel van de onderhandelingen zijn? Zo niet, waarom niet?

Welke contractuele beperkingen of andere beperkingen staan het heronderhandelen van de overeenkomst met Northern Diabolo NV in de weg?

Welke contractuele bepalingen of andere opties zijn er voor Infrabel om tot een heronderhandeling van de overeenkomst met Northern Diabolo NV over te kunnen gaan?

09.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Tout voyageur qui prend le train en provenance ou au départ de l'aéroport de Zaventem doit s'acquitter de la redevance Diabolo. Je souhaiterais obtenir un aperçu annuel, pour les quatre dernières années, des ventes de billets de train dans lesquels est inclus ce supplément.*

Combien cette redevance rapporte-t-elle chaque année? Comment les éventuelles augmentations de tarif sont-elles calculées? Une nouvelle augmentation est-elle prévue prochainement? Quel montant la SNCB et Infrabel rétrocèdent-elles chaque année à la société Northern Diabolo? Quels investissements cette société a-t-elle réalisés dans le projet Diabolo depuis la réception des travaux et quel en a été le montant? En tant que nouveau ministre, avez-vous l'intention de renégocier le contrat Diabolo? Quels sont, le cas échéant, les obstacles à une renégociation? De quelles dispositions contractuelles ou autres options Infrabel dispose-t-elle pour pouvoir renégocier?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Veel van mijn antwoorden over cijfergegevens bevatten tabellen. Het lijkt me daarom wenselijk dat ik ze u na de commissievergadering bezorg. Wat volgt, is mijn antwoord op de overige vragen.

Jaarlijks vindt een prijsindexering plaats op basis van de gemiddelde gezondheidsindex, overeenkomstig artikel 12, § 4, van de Diabolowet van 30 april 2007. Verder heeft Northern Diabolo, als voldaan is aan bepaalde contractuele voorwaarden, het recht om een aanpassing van de reizigerstoeslag te vragen. De berekening van een dergelijke prijstoeslag gebeurt conform de contractuele bepalingen.

Wijzigingen van de overeenkomst vereisen de instemming van beide

09.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je vous transmettrai les tableaux nécessaires.

Le prix est indexé chaque année sur la base de la moyenne de l'indice santé, conformément à la loi Diabolo. Conformément aux dispositions contractuelles, Northern Diabolo peut demander une adaptation de la redevance à payer par les voyageurs.

contracterende partijen. Als Infrabel de overeenkomst met Northern Diabolo eenzijdig en voortijdig zou opzeggen, is Infrabel contractueel verplicht een aanzienlijke schadevergoeding te betalen aan Northern Diabolo.

Wat uw vraag in verband met mijn plannen betreft, als nieuwe minister van Mobiliteit heb ik in mijn beleidsprogramma momenteel niet voorzien om tussen te komen in de contractuele relatie van deze publiek-private samenwerking.

Toute modification du contrat requiert l'assentiment des deux parties. Si Infrabel mettait fin au contrat de manière unilatérale et prématurée, elle devrait payer de lourdes indemnités à Northern Diabolo. Je ne compte pas m'interposer dans ce contrat.

09.03 **Britt Huybrechts** (VB): Het lijkt me toch belangrijk dat u in uw beleid werkt aan het herformuleren van die contracten, omdat de huidige toeslag wel erg hoog is. Mensen die veel reizen, waaronder vrienden van mij, geven vaak aan dat het soms voordeliger is om de auto te nemen en een taxi naar de luchthaven te gebruiken dan met de trein te reizen. Die taksen zijn immers extreem duur, en dat weerhoudt hen ervan om met het openbaar naar de luchthaven te gaan.

Als we het openbaar vervoer willen promoten bij onze burgers, moeten we die toeslagen verminderen en in het beste geval volledig afschaffen. Dat is de enige manier om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Ik begrijp dat dat duur zal zijn, maar in mijn ogen moeten we in die richting gaan om het openbaar verder te promoten bij onze burgers.

09.03 **Britt Huybrechts** (VB): Un nouveau contrat me semble pourtant important, étant donné que le supplément actuel est très cher. Si nous voulons promouvoir les transports publics, nous devons réduire ces suppléments voire, de préférence, les supprimer.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De taalwetgeving op Brussels Airport" (56006505C)
10 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La législation sur l'emploi des langues à Brussels Airport" (56006505C)

10.01 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, de taalwetgeving en de taalproblematiek op Brussels Airport is een gevoelig en blijkbaar ook complex thema. De luchthaven ligt in Vlaanderen, maar door haar internationale karakter spreken de werknemers uiteraard veel verschillende talen. Op zich is dat geen probleem, het kan zelfs een meerwaarde bieden, maar het wordt wel een probleem wanneer medewerkers die in contact komen met burgers zich niet in het Nederlands kunnen uitdrukken. Het gaat dan bijvoorbeeld over de douane, de luchtvaartpolitie of zelfs gewoon de mensen aan de balie. De luchthaven ligt nog steeds in Vlaanderen, dus de personeelsleden moeten Nederlands spreken.

Ik heb een overzicht van de taalkennis van het personeel gevraagd. Hoe garandeert u dat de taalwetgeving correct wordt nageleefd op Brussels Airport, in het bijzonder bij de federale diensten?

Wordt er controle uitgeoefend op of worden er sancties opgelegd aan diensten die onvoldoende tweetalig functioneren op de luchthaven, in het bijzonder bij een gebrek aan kennis van het Nederlands?

Zijn er ook plannen om taalopleidingen te verplichten voor personeel dat met klanten in contact komt, maar het Nederlands onvoldoende machtig is?

Voor de overige vragen verwijs ik naar de schriftelijke versie.

10.01 **Britt Huybrechts** (VB): Comment garantissez-vous que la législation sur l'emploi des langues est respectée à Brussels Airport, en particulier au sein des services fédéraux? Cet aspect fait-il l'objet de contrôles? Des sanctions sont-elles prévues? Est-il envisagé d'imposer des formations linguistiques aux membres du personnel qui sont en contact avec les clients, mais dont la connaissance du néerlandais est insuffisante?

Mijn schriftelijke vraag nr. 194 werd tot op heden nog niet beantwoord.

De taalwetgeving en taalproblematiek op Brussels Airport is een gevoelig en blijkbaar een complex thema. Zo ligt de luchthaven in Vlaanderen, maar door haar internationaal gehalte spreken veel werknemers ook andere talen. Op zich kan men dit wel begrijpen, tenzij dit nadelig blijkt te zijn voor de Nederlandse taal doordat bijvoorbeeld personeel zich onvoldoende in het Nederlands kan uitdrukken.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Kan u mij een overzicht geven van de talenkennis van het personeel bij de federale diensten? Hoeveel is er tweetalig, hoeveel spreekt er enkel Frans of een andere taal, hoeveel spreekt er uitsluitend Nederlands…

Hoe garandeert u dat de taalwetgeving correct wordt nageleefd op Brussels Airport, vooral bij federale diensten zoals de politie en douane?

Er zijn klachten dat sommige medewerkers van de luchthaven geen Nederlands spreken. Hoe zal u ervoor zorgen dat Nederlandstalige reizigers in hun taal geholpen worden?

Zijn er plannen om taalopleidingen te verplichten voor personeel dat met klanten in contact komt en het Nederlandse onvoldoende machtig is?

Hoe zal u erop toezien dat ook privébedrijven op de luchthaven de taalwetgeving naleven?

Brussels Airport ligt in Vlaanderen, maar heeft een internationaal karakter. Hoe wordt er samengewerkt met de Vlaamse en Brusselse overheden om de taalproblematiek aan te pakken?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De taalwetgeving en de taalproblematiek in Brussel ligt potentieel gevoelig en is een complex thema. Brussels Airport Company verwacht van haar personeelsleden en die van haar partners dat ze meertalig zijn wanneer ze in het kader van luchtvaartprocessen in contact komen met passagiers.

Er moet ook worden opgemerkt dat in de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken de diensten waarvan de werkkring het hele land bestrijkt, een categorie waarvan de luchthaven Brussel Nationaal deel uitmaakt, onderwerp zijn van het stelsel van artikel 39. Die bepaling vereist dat de instelling in staat is om zich in de twee landstalen uit te drukken.

Het contract van Brussels Airport Company met haar externe partners voorziet uitdrukkelijk dat het personeel van een partner dat in contact komt met passagiers of luchthavengebruikers, voldoende kennis heeft van het Nederlands, het Frans en het Engels. De dienstverlener moet altijd een beroep kunnen doen op iemand ter plaatse om de nodige toelichting aan de passagier te verschaffen in de gevraagde taal. Alle dienstverlening op de luchthaven valt onder die bepaling. Dat geldt onder meer voor screening, *cleaning*, het luchthavenpersoneel en de *bussing service*. De Brussels Airport Company voert daarop regelmatig controles uit.

10.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Brussels Airport Company attend des membres de son personnel qui sont en contact avec les passagers qu'ils soient multilingues. En outre, conformément aux lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative, l'aéroport de Bruxelles-National est considéré comme un service dont l'activité s'étend à tout le pays, ce qui signifie qu'il faut pouvoir s'y exprimer dans les deux langues nationales.

Le contrat conclu entre Brussels Airport Company et ses partenaires externes stipule que le personnel qui est en contact avec des passagers ou des usagers de l'aéroport doit avoir une connaissance suffisante du néerlandais, du français et de l'anglais. Tous les services proposés à l'aéroport sont soumis à cette disposition. Brussels Airport Company effectue des contrôles réguliers à cet égard.

10.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben blij te vernemen dat er effectief gecontroleerd wordt. Toch heb ik het gevoel dat er mogelijk onvoldoende wordt gecontroleerd, of dat men bij bepaalde instanties net geen controle uitoefent. Zowel ik als anderen ontvangen regelmatig berichten van Vlamingen die op Brussels Airport melden dat zij niet in het Nederlands geholpen werden. Vaak gebeurde de communicatie uitsluitend in het Frans en zelfs dat Frans was dan nog gebrekkig.

Hoewel de betrokken Vlamingen het Frans wel begrepen, verliep de communicatie alsnog zeer stroef door het gebrekkige taalgebruik. Het is dan misschien wel nodig om hier strenger op toe te zien en ervoor te zorgen dat iedereen die onder uw diensten valt het Nederlands en het Frans beheerst.

10.03 **Britt Huybrechts** (VB): Je me réjouis des contrôles, mais sont-ils suffisamment fréquents? Moi-même et d'autres personnes entendent régulièrement des témoignages de Flamands qui n'ont pas obtenu d'assistance en néerlandais à Brussels Airport.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Vraag van Leentje Grillaert aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het G-rijbewijs in Nederland" (56006506C)
11 Question de Leentje Grillaert à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis G aux Pays-Bas" (56006506C)

11.01 **Leentje Grillaert** (cd&v): Mijnheer de minister, België heeft een lange grens met Nederland, zeker in mijn thuisprovincie Oost-Vlaanderen, en net daar situeert zich het probleem in verband met het G-rijbewijs dat ik wil aankaarten. Er gold een overgangsmaatregel tot 1 juli, waarbij landbouwers de grens met Nederland mochten oversteken. Die overgangsmaatregel is intussen afgelopen. Weliswaar werd een gedoogperiode afgekondigd, maar dat is uiteraard geen structurele oplossing.

Mijnheer de minister, wat kunt u doen om dat structureel op te lossen? Het kan immers niet de bedoeling zijn dat onze landbouwers in volle oogstperiode, zij het dit of volgend jaar, in de problemen komen, enkel omdat die maatregel is afgelopen.

11.01 **Leentje Grillaert** (cd&v): La mesure transitoire autorisant les agriculteurs titulaires d'un permis de conduire G pour tracteurs à franchir la frontière néerlandaise a expiré le 1er juillet 2025.

Une période de tolérance a bien été annoncée, mais que pouvez-vous faire pour résoudre ce problème de manière structurelle?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Grillaert, tot 1 juli 2015 was in Nederland geen rijbewijs vereist voor het besturen van landbouwvoertuigen, dus ook niet voor Belgische bestuurders. Het Belgische rijbewijs voor categorie G werd nooit erkend in Nederland. Categorie G is immers een nationale categorie en geniet geen enkele erkenning buiten de landsgrenzen.

Op 1 juli 2015 heeft Nederland een nationale categorie T ingevoerd voor het rijbewijs. Voor Belgische bestuurders die geen Nederlands rijbewijs voor categorie T kunnen behalen, werd een overgangsregeling voorzien. Buitenlandse bestuurders mogen in Nederland landbouwvoertuigen besturen met een rijbewijs B dat was afgegeven vóór 1 juli 2015 of met een rijbewijs C1E. Daardoor ontstond echter een lacune voor iedereen die slechts beschikt over een rijbewijs B afgegeven op of na 1 juli 2015. Zij mogen in Nederland niet met een tractor op de openbare weg rijden. Er geldt in Nederland geen vrijstelling van het T-rijbewijs voor bestuurders geboren voor 1 oktober 1982, zoals dat in België nog steeds het geval is. In Nederland werd die vrijstelling slechts voor een periode van tien jaar verleend en ze liep af op 1 juli 2025.

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Jusqu'au 1er juillet 2015, aucun permis de conduire n'était requis pour les véhicules agricoles aux Pays-Bas, y compris pour les conducteurs belges. Le permis de conduire G belge n'y a jamais été reconnu. Les Pays-Bas ont introduit leur propre catégorie de permis de conduire T le 1er juillet 2015, avec une disposition transitoire pour les conducteurs étrangers déjà titulaires d'un permis B avant le 1er juillet 2015 ou d'un permis C1E. Une lacune est dès lors apparue pour les conducteurs belges titulaires d'un permis B délivré à partir du 1er juillet 2015 compris: ils ne pouvaient plus conduire de tracteur sur la voie publique aux Pays-Bas.

Dit jaar heeft de Nederlandse overheid daarom een regelgevend initiatief genomen om buitenlandse rijbewijzen uit België en Duitsland te erkennen. Die regeling werd intussen aangenomen en treedt in werking op 1 juli 2025. Ze zorgt ervoor dat alle houders van een Belgisch rijbewijs G in Nederland landbouwvoertuigen mogen besturen. Daarnaast zullen Belgische rijbewijzen G omwisselbaar worden voor het Nederlands equivalent van categorie T wanneer de houder zich in Nederland vestigt.

In België houdt de vrijstelling voor bestuurders van landbouwtrekkers die geboren zijn voor 1 oktober 1982 verband met het feit dat zij die voertuigen al konden besturen voordat een rijbewijs vereist was. Die vrijstelling is echter nationaal van aard en beperkt, in die zin dat ze natuurlijk vanzelf zal uitdoven met het verstrijken van de tijd en door overlijden.

De vrijstelling van het rijbewijs G verleent niet automatisch toekenning tot de categorie G. Elke oplossing waarbij categorie G automatisch wordt toegekend, zou neerkomen op het verlenen van extraterritoriale werking aan de vrijstelling. Als België nu rijbewijzen van categorie G zou beginnen uit te reiken zonder na te gaan of de aanvragers over de vereiste kennis en vaardigheden beschikken, dan zou dat het Nederlandse vertrouwen in het Belgische rijbewijs G bovendien ondermijnen. Daarom heb ik op 29 juni 2025 een brief naar Nederland gestuurd met het verzoek om de overgangsperiode te verlengen, zodat mensen met een rijbewijs B dat voor 1 juni 2015 in België is afgegeven in Nederland kunnen blijven rijden en in die periode in België het examen voor het rijbewijs G kunnen afleggen.

Het lijkt erop dat veel Belgische burgers niet wisten dat de vrijstelling die zij genoten om in Nederland een tractor te besturen met een G-rijbewijs slechts tijdelijk was. Na die brief en verschillende uitwisselingen tussen mijn kabinet en de Nederlandse autoriteiten, hebben die laatsten op woensdag 2 juli ingestemd met een overgangsperiode van zes maanden waarin houders van een Belgisch rijbewijs B geboren voor 1 oktober 1982 in Nederland een tractor mogen besturen. Die overgangsperiode geldt met terugwerkende kracht op 1 juli 2025 en eindigt op 1 januari 2026. In de praktijk zal de politie gedurende die periode geen processen-verbaal opmaken wanneer houders van een Belgisch rijbewijs B geboren voor 1 oktober 1982 in Nederland een tractor besturen.

In ruil voor de aanvaarding van die gedoogperiode van zes maanden door de Nederlandse autoriteiten heb ik toegezegd om structurele oplossingen te blijven onderzoeken, waaronder de opzet van gerichte voorlichtingscampagnes voor de betrokken chauffeurs en de mogelijkheid om regionale examencentra te vragen om met voorrang examens voor rijbewijs G te organiseren of zelfs een vereenvoudigde procedure in te voeren. Stappen en initiatieven in die richting zijn in gang gezet en zullen de komende dagen worden voortgezet.

11.03 **Leentje Grillaert** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik onthoud vooral uw laatste bemerking, namelijk dat misschien vereenvoudigde procedures kunnen worden ingesteld. Uiteraard zijn de betrokkenen heel ervaren in het rijden met tractors. Het zou zonde zijn dat zij ook binnen die periode hun examen niet kunnen afleggen. Het gaat

Entretemps, les Pays-Bas ont décidé de reconnaître les permis de conduire belges G à partir du 1er juillet 2025. Les Belges titulaires d'un permis G pourront également l'échanger contre un permis de conduire néerlandais T s'ils s'installent aux Pays-Bas.

L'exemption belge pour les personnes nées avant le 1er octobre 1982 est nationale et temporaire, et expirera naturellement. Toutefois, cette exemption ne signifie pas que la catégorie G peut être accordée automatiquement. La Belgique ne peut pas délivrer de permis de conduire sans examen, car cela saperait la confiance des Pays-Bas dans notre permis de conduire G.

Comme de nombreux Belges ignoraient que la dispense qui leur avait été accordée aux Pays-Bas était temporaire, j'ai envoyé un courrier aux autorités le 29 juin 2025 afin de leur demander de prévoir une période de transition. Les Pays-Bas ont accepté une période de tolérance de six mois à compter du 1er juillet 2025. Jusqu'au 1er janvier 2026, la police néerlandaise ne dressera pas de procès-verbaux à l'encontre des conducteurs belges de tracteurs en possession d'un permis B nés avant le 1er octobre 1982.

En contrepartie, je m'engage à rechercher des solutions structurelles telles que le lancement de campagnes d'information ciblées, la priorisation des examens de conduite pour les véhicules de catégorie G dans les centres régionaux et, éventuellement, une simplification de la procédure.

11.03 **Leentje Grillaert** (cd&v): Je retiens surtout que vous envisagez des procédures simplifiées. En effet, les personnes concernées sont des conducteurs de tracteur très expérimentés. Il serait regrettable

immers maar om een korte periode en de examencentra moeten kunnen volgen.

Wij kijken uit naar verdere stappen. We zullen door de sector en de landbouwers op de hoogte worden gehouden over eventuele oplossingen of problemen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56006548C van de heer Hugues Bayet en vraag nr. 56006597 van mevrouw Hansez zijn omgezet in schriftelijke vragen.

qu'ils ne puissent passer leur examen durant la courte période transitoire.

Le **président**: La question n° 56006548C de M. Bayet est transformée en question écrite, tout comme la question n° 56006597C de Mme Hansez.

12 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verplaatsingen van jeugdverenigingen naar hun zomerkampen met de trein" (56006615C)
12 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les voyages en train des organisations de jeunesse vers leur lieu de camp d'été" (56006615C)

12.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze zomer trekken opnieuw tienduizenden jongeren met hun jeugdbeweging op kamp. Dat is uiteraard het jaarlijkse hoogtepunt in het jeugdwerk. Vanochtend en gisteravond was het bij ons thuis nog druk inpakken, want deze morgen moesten de valiezen voor Chiro Duffel-Oost worden klaargemaakt en afgeleverd, want ook mijn kinderen vertrekken volgende week met de trein op kamp.

Heel wat groepen – dat zijn er echt heel veel – kiezen er bewust voor om zich per trein te verplaatsen. Het is aangenaam om dat op die manier te doen. Het is duurzaam, veilig en het is ook gewoon leuk om op die manier samen het kamp te starten. Dat moeten we dan ook maximaal stimuleren.

Die jaarlijkse beweging van jeugdgroepen is geen verrassing. We weten dat dit zich altijd in deze periode afspeelt, in deze maand en begin augustus. Dat is dus redelijk voorspelbaar. Toch botsen veel jeugdverenigingen op praktische uitdagingen, onder andere bij het reserveren van groepsvervoer. Grote groepen plannen hun kampen graag vooraf. Soms is een verplaatsing met de trein mogelijk op voorwaarde dat er voor het aansluitende traject een bus kan worden geregeld, aangezien niet elk kampterrein vlak bij een station ligt. Dat vereist de nodige planning en dus ook transparantie en duidelijkheid. Dat aansluitende traject met de bus moet vaak meer dan drie maanden vooraf worden vastgelegd, terwijl men de trein niet langer dan drie maanden op voorhand mag vastleggen. Het lijkt me dan ook zinvol om te bekijken hoe die planning, samenwerking en dienstverlening beter op elkaar kunnen worden afgestemd en hoe er meer rekening kan worden gehouden met het jeugdwerk.

Mijnheer de minister, ik kreeg graag een zicht op de huidige situatie en op manieren om het systeem structureel te verbeteren. Zijn er structurele afspraken of samenwerkingsakkoorden? Houdt de NMBS structureel rekening met de typische wisseldagen van jeugdbewegingen, zoals 11 en 21 juli, waarop de drukte piekt?

12.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Cet été, des dizaines de milliers de jeunes partiront à nouveau en camp avec leur mouvement de jeunesse. De nombreux groupes de jeunes choisissent de voyager en train, mais ils se heurtent à des difficultés pratiques, notamment en ce qui concerne les réservations de groupe. Les voyages en train ne peuvent ainsi pas être réservés plus de trois mois à l'avance. Cette situation est embêtante pour les groupes qui doivent encore effectuer un trajet de correspondance en bus, car celui-ci doit souvent être réservé plus de trois mois à l'avance.

Existe-t-il des accords structurels ou des accords de coopération? La SNCB tient-elle compte structurellement des jours de début et de fin de camp classiques des mouvements de jeunesse, comme le 11 et le 21 juillet? Que pensez-vous de la proposition de permettre aux organisations de jeunesse de réserver leurs voyages en train pour les camps d'été plus de trois mois à l'avance? Combien y a-t-il eu de réservations de groupe l'été dernier et quelles sont les provinces de départ et de destination les plus populaires? Existe-t-il des données chiffrées sur les réservations de groupe annulées? Comment pouvons-nous rendre encore plus attrayant pour

Hoe staat u tegenover het voorstel om jeugdwerkorganisaties toe te laten hun treinritten voor zomerkampen meer dan drie maanden op voorhand te reserveren? Hebt u een zicht op het aantal groepsreservaties dat reeds gebeurde of in vorige zomers werd gemaakt? Wat zijn de populairste provincies van vertrek en bestemming?

Ik wil ook het probleem van geannuleerde groepsreservaties onder de aandacht brengen. Soms annuleert men op het laatste moment, wat uiteraard zeer problematisch is. Bestaan daar cijfergegevens over?

Tot slot, hoe kunnen we het nog aantrekkelijker te maken voor jongeren om met de trein op kamp te gaan?

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega, de NMBS heeft mij bevestigd dat er geen formeel samenwerkingsakkoord bestaat met de jeugdverenigingen. Wat de typische wisseldagen van de jeugdbewegingen betreft, op die dagen wordt het treinverkeer niet systematisch versterkt, aangezien niet alle treinen versterkt kunnen worden en het niet mogelijk is om alle treinen te identificeren die door jeugdbewegingen zullen worden gebruikt. Bij groepsreserveringen wordt echter een vergelijking gemaakt tussen het aanbod aan zitplaatsen en de geschatte bezetting, inclusief reserveringen.

In geval van overbezetting wordt een alternatief voorgesteld of, indien mogelijk, een versterking voorzien. Ik heb de NMBS gevraagd naar de mogelijkheid om groepsreizen meer dan drie maanden op voorhand vast te leggen voor jeugdverenigingen. De NMBS antwoordde me dat ze niet van plan is om dergelijke reserveringen mogelijk te maken, aangezien de planning van het rollend materieel vaak op korte termijn wordt aangepast, met talrijke wijzigingen tot gevolg.

Wat het aantal groepsreserveringen betreft voor de maanden juli en augustus: in 2023 waren dat er 3.729, in 2024 waren dat er 3.638 en tot begin juli 2025 gaat het om 2.210 reserveringen.

Uw vraag betreffende het soort organisaties, de provincies van vertrek en de populairste bestemmingen, heb ik aan de NMBS gesteld. Die antwoordde echter dat ze dergelijke spoorrapportering niet bijhoudt. Wat het aantal geweigerde dossiers betreft, stelt de NMBS in de mate van het mogelijke systematisch een alternatief voor. Ze volgt dus niet het aantal dossiers op dat niet overeenkomt met de oorspronkelijke vraag van de klant. Bovendien heeft de NMBS meegedeeld dat de cijfers met betrekking tot annuleringen niet bruikbaar zijn, omdat ze dubbels bevatten en het niet mogelijk is om de redenen voor de annulering duidelijk te identificeren.

Om het reizen met de trein aantrekkelijker te maken voor jeugdverenigingen heeft de NMBS haar tarieven aangepast. De prijs wordt vastgelegd op 1 euro per traject voor kinderen jonger dan 12 jaar. In elk geval vind ik het noodzakelijk dat er contact is tussen de jeugdverenigingen en de NMBS, zodat ze waar mogelijk oplossingen kunnen vinden voor de toekomst. Ik zal dat persoonlijk aan de NMBS vragen.

les jeunes le choix du train pour leur départ en camp?

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Il n'existe pas d'accord de coopération officiel avec les organisations de jeunesse. Le trafic ferroviaire n'est pas non plus systématiquement renforcé les jours de début et de fin de camp classiques. Pour les réservations de groupe, on compare toutefois l'offre de places assises et l'occupation estimée, réservations comprises. En cas de suroccupation, une autre solution est proposée ou, si possible, un renfort est prévu.

La SNCB n'a pas l'intention d'offrir la possibilité aux voyageurs de réserver plus de trois mois à l'avance, les adaptations de planning du matériel roulant se faisant souvent à court terme.

En juillet et août 2023, 3 729 réservations ont été enregistrées, contre 3 638 en 2024 et 2 210 début juillet 2025. La SNCB ne possède pas de statistiques plus détaillées des réservations.

SI elle refuse une réservation, la SNCB s'efforce dans la mesure du possible de proposer systématiquement une autre solution, mais elle ne tient pas de listing du nombre de ces alternatives. En outre, les chiffres relatifs aux annulations ne sont pas exploitables.

Afin de rendre les voyages en train plus attrayants pour les organisations de jeunesse, la SNCB a adapté ses tarifs: 1 euro par trajet pour les enfants âgés de moins de 12 ans.

Je demanderai toutefois à la SNCB de prendre contact avec les organisations de jeunesse afin de trouver des solutions.

12.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Dank u wel, mijnheer de minister. Het is inderdaad cruciaal dat er een vorm van structureel overleg komt, zodat vooraf kan worden nagegaan of een treinrit kan doorgaan en het treinvervoer een nog aantrekkelijker alternatief wordt voor de vele jongeren die vandaag en de komende dagen op jeugdkamp vertrekken. Overleg is dus echt nodig.

We moeten ook verdere stappen zetten. Als er vandaag geen cijfers beschikbaar zijn over het aantal geweigerde groepsreservaties omdat er dubbeltellingen in de gegevens zitten, dan is het zaak die eruit te filteren. Alleen op die manier kunnen we de dienstverlening aan jongeren verbeteren.

Ik heb zelf al meerdere keren gekookt op kamp voor de Chiro Duffel-Oost. Er wordt dan letterlijk een dorp opgebouwd voor een groep van meer dan 300 mensen, die alles zelf regelen. Zij kunnen hun treinrit echter pas drie maanden op voorhand reserveren, waardoor ze hun busvervoer niet tijdig kunnen reserveren.

We moeten daar echt oplossingen voor vinden, temeer omdat de impact van een annulering bijzonder groot kan zijn. Dat lost men niet zomaar op. Een scoutsgroep uit Scheldewindeke bijvoorbeeld wilde in mei naar zee gaan. De reservatie was gepland op zondag, maar op vrijdag kregen ze bericht dat de uitstap niet kon doorgaan en dat de reservatie geannuleerd werd. Het gevolg was dat ze alles moesten omgooien en naar de Blaarmeersen in Gent zijn gegaan. Uiteraard zullen ze daar ook een fijne dag beleefd hebben, maar dat is geen manier van werken.

We moeten ervoor zorgen dat die reservaties kunnen doorgaan, zodat jongeren tijdig op hun kamp raken. Een annulering is begrijpelijk als er sprake is van overmacht, bijvoorbeeld een brand naast het spoor waardoor een treinverbinding onderbroken is. Uiteraard zullen ook jongeren op dat moment daardoor worden getroffen. Dat is niet het probleem. Het gaat om de reservaties van treinritten waarvan men op voorhand al weet dat ze niet zullen kunnen doorgaan. Dat mag niet meer gebeuren.

Structureel overleg tussen de jeugdsector en de NMBS kan veel zoden aan de dijk zetten om zulke situaties zoveel mogelijk te vermijden.

12.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Il faut effectivement mettre en place une forme de concertation structurelle avec le secteur de la jeunesse, afin que le train devienne une solution plus attrayante pour les camps de jeunes. Ce n'est qu'en conservant et en filtrant correctement les données que nous pourrons améliorer le service offert aux jeunes. Nous devons trouver des solutions en ce qui concerne le délai de trois mois ainsi que les annulations, dont les conséquences peuvent être significatives. Les annulations sont compréhensibles en cas de force majeure, mais il s'agit de réservations de trajets en train dont on sait à l'avance qu'ils ne seront pas assurés. Cela ne peut plus se produire.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

13 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid op Brussels Airport" (56006507C)
13 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité à Brussels Airport" (56006507C)

13.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Mijn schriftelijke vraag nr. 176 werd tot op heden nog niet beantwoord.*

Morgen is het exact 9 jaar geleden dat België werd opgeschrikt door de verschrikkelijke terroristische aanslagen in Zaventem en Brussel. Het is dan ook verontrustend om te horen dat Zaventem faalt in het opsporen

13.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Les attentats terroristes de Zaventem et de Bruxelles ont eu lieu il y a 9 ans. Il est dès lors alarmant d'entendre qu'à l'issue d'un test, l'aéroport n'a*

van explosieven. Zo bleek dat ze slechts de helft van alle nep-explosieven hebben opgespoord.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Welke maatregelen gaat u op korte termijn nemen om het opsporen van explosieven te verbeteren? Welke maatregelen gaat u op lange termijn nemen om het opsporen van explosieven te verbeteren? Kan u een tijdlijn maken waar u per maatregel een deadline stelt? Een argument voor het falen zou liggen in een wijziging in het opsporingsproces in Charleroi. Heeft er in Zaventem ook een wijziging plaatsgevonden? Zo ja, welke wijziging heeft er plaats gevonden? In Charleroi heeft men het aantal gecontroleerde bagage verhoogd van 10 naar 25 procent. Wat is het percentage in Zaventem en kunnen we dit nog verhogen? Ziet Brussels Airport zelf nog 'gebreken' of zwakke punten in de algemene veiligheid van de luchthaven? Zo ja, welke maatregelen moeten er op korte en lange termijn genomen worden om de algemene veiligheid te laten toenemen?

été capable de détecter que la moitié de l'ensemble des explosifs factices dissimulés.

Quelles initiatives comptez-vous prendre à ce sujet et dans quels délais? Le processus de détection a-t-il été ajusté? Quel pourcentage des bagages est contrôlé? Ce pourcentage peut-il être augmenté? Selon l'aéroport de Bruxelles lui-même, existe-t-il encore des points faibles dans sa sécurité? Dans l'affirmative, quelles mesures peuvent être prises afin de remédier à ces faiblesses?

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De beveiligingsmaatregelen op Brussels Airport worden strikt toegepast, conform de Europese regelgeving, en voortdurend geëvalueerd en verbeterd op basis van risicoanalyses en internationale normen. De Europese Commissie en de bevoegde nationale autoriteit voeren regelmatig testen uit. Beide instanties waarborgen dat de testprotocollen worden toegepast, conform de actuele dreigingen en de beschikbare middelen om die dreigingen te detecteren.

Elke luchthavenexploitant en dus ook Brussels Airport is bijkomend verplicht een beveiligingsprogramma op te stellen, uit te voeren en te onderhouden. Dat programma beschrijft de methoden en procedures die de exploitant dient te volgen om te voldoen aan de gemeenschappelijke basisnormen zoals vastgesteld door de Europese Commissie. Daarnaast omvat het programma bepalingen inzake interne kwaliteitscontrole, waarin wordt toegelicht op welke wijze de luchthavenexploitant toeziet op de naleving van die methoden en procedures. Brussels Airport bevestigt dat het interne kwaliteitscontroleprogramma waarborgt dat geïdentificeerde werkpunten onmiddellijk worden opgevolgd, waardoor een cultuur van continue verbetering wordt gehandhaafd. De genomen maatregelen zijn niet beperkt in tijd of omvang, maar hebben een continu en structureel karakter met als doel het beveiligingsniveau van de luchthaven op duurzame wijze te garanderen.

Tot slot, met betrekking tot de verhoging van de willekeurige controles zijn er op dit moment geen aanwijzingen dat aanvullende maatregelen aan Brussels Airport moeten worden opgelegd. Het huidige percentage controles op Brussels Airport voldoet aan de gedetailleerde maatregelen die door de Europese Commissie zijn vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van luchtvaartbeveiliging.

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Les mesures de sécurité à l'aéroport de Bruxelles sont strictement appliquées, conformément à la réglementation européenne. Elles sont évaluées et améliorées en permanence. Les tests font partie intégrante du processus.

Chaque exploitant aéroportuaire doit établir un programme de sécurité, le mettre en œuvre et le tenir à jour. Ce programme interne comprend les méthodes et les procédures à appliquer, ainsi que les contrôles de qualité de ces méthodes et procédures. Il garantit que les points à améliorer qui sont identifiés seront traités sur-le-champ. Les mesures ont un caractère structurel et visent à assurer la sécurité de manière durable.

Rien n'indique que des mesures complémentaires soient nécessaires à l'aéroport de Bruxelles. Le pourcentage actuel de contrôles est conforme aux normes de base communes des aéroports.

13.03 **Britt Huybrechts** (VB): Ik ben blij te horen dat Brussels Airport stelt dat er geen probleem is of geen probleem meer is. Alleen stel ik mij de vraag waar dan het probleem ligt. Ligt het bij de journalist of bij het artikel waarin gesteld wordt dat er heel wat problemen zijn? Zo zou slechts de helft van de nep-explosieven opgespoord zijn. Ook in Charleroi zouden problemen zijn vastgesteld en het is mogelijk dat gelijkaardige problemen zich zouden voordoen in Zaventem. Het is mij nog niet helemaal duidelijk waar dat artikel dan vandaan komt. Brussels Airport

13.03 **Britt Huybrechts** (VB): Je me réjouis que Brussels Airport ne pose aucun problème de sécurité. Le problème vient-il alors du journaliste qui prétend le contraire? Il est important d'exclure qu'un attentat pourrait être perpétré, parce que

stelt dat de beveiliging op orde is, maar in het artikel wordt het tegenovergestelde beweerd. Ik vraag mij af wie er gelijk heeft.

Ik zal de situatie in elk geval blijven opvolgen, want ik denk dat niemand nog ooit een aanslag wil meemaken. Zeker als die aanslag zou plaatsvinden omdat Brussels Airport onvoldoende capaciteit of middelen had om zulke explosieven op te sporen, zou dat bijzonder ernstig zijn. Dank u wel alvast voor uw antwoord.

l'aéroport ne possède pas les capacités ou les moyens suffisants pour détecter des explosifs.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inzet van extra treincapaciteit bij manifestaties" (56006616C)
14 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le déploiement de capacité ferroviaire supplémentaire en cas de manifestations" (56006616C)

14.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, een maand geleden zijn 100.000 mensen naar Brussel gekomen om te protesteren tegen de genocide die in de Gazastrook aan de gang is. Ze kwamen allemaal mee om de rode lijn te trekken. Uiteraard zijn ze in groten getale met de trein naar Brussel gekomen. Dat was ook duidelijk te merken op de perrons.

Nadat ik zelf in Duffel was opgestapt en de trein wat later in Mechelen aankwam, kon men daar rijen dik mensen zien staan. Die mensen geraakten niet meer op de trein, want die zat gewoon overvol. Dat was uiteraard niet ideaal voor de reisomstandigheden van de mensen die naar de betoging in Brussel kwamen, maar evenmin voor de andere reizigers die iets gepland hadden en eveneens richting Brussel wilden gaan.

Die betoging was ruim op voorhand aangekondigd en goedgekeurd. Ik begrijp uiteraard dat de NMBS niet op voorhand precies weet hoeveel respons er zal zijn, maar dat er respons zou zijn, was op voorhand al duidelijk. Toch denk ik dat er geen extra treinen zijn ingelegd, terwijl dat bijvoorbeeld wel gebeurt bij zonnig weer – ook dan is het moeilijk om in te schatten hoeveel extra reizigers er zullen zijn – of in het verleden ook al is gebeurd bij vakbondsbetogingen. Vandaar heb ik de volgende vragen.

Is er een manier om ervoor te zorgen dat er bij zulke grote manifestaties extra treinen worden ingelegd, zodat meer mensen met de trein vervoerd kunnen worden?

Op welke manier maakt de NMBS vandaag de afweging om al dan niet de capaciteit te verhogen?

Acht u het huidige kader daartoe nog toereikend of is er een evaluatie nodig?

14.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Il y a un mois, 100 000 personnes se sont rendues à Bruxelles pour protester contre le génocide en cours dans la bande de Gaza. De ce fait, tant les manifestants que les autres voyageurs ne parvenaient plus à embarquer dans les trains bondés. Cette manifestation avait été annoncée et approuvée bien à l'avance, mais aucun train supplémentaire n'a manifestement été mis en service. C'est pourtant le cas par beau temps ou pour les manifestations syndicales.

Comment pouvons-nous veiller à ce que des trains supplémentaires soient mis en service lors de grandes manifestations? Comment la SNCB décide-t-elle d'augmenter éventuellement la capacité? Convient-il d'évaluer le cadre actuel prévu à cette fin?

14.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, het is inderdaad belangrijk om in alle omstandigheden een toereikende en aangepaste dienstverlening te waarborgen. Wanneer een grote manifestatie of een evenement gepland staat, is het in de eerste plaats aan de organisator om tijdig contact op te nemen met de NMBS, als er een significante toename van het aantal reizigers verwacht wordt. Dat is essentieel om een comfortabele treinreis voor alle betrokkenen te kunnen garanderen.

14.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Il est en effet important de prévoir un service suffisant et adapté à toutes les circonstances.

Lors d'un grand événement, l'organisateur doit prendre contact à

Bij grootschalige betogingen, zoals deze die door de vakbonden georganiseerd worden, gebeurt dat doorgaans op een gestructureerde manier. De drie grote nationale vakbonden nemen dan contact op met de NMBS, met stadsbesturen en met de politie. De vakbond communiceert een raming van het verwachte aantal deelnemers, terwijl de NMBS op haar beurt de ticketverkoop per station en/of de aankoop van bulkbiljetten door de organisatie analyseert.

Op basis van al die informatie kan de NMBS beslissen om indien nodig haar vervoersplan aan te passen door het versterken van reguliere treinen, het inzetten van extra treinen of het voorzien van bijkomende haltes.

Ik betreur dat de dienstverlening van de NMBS niet aangepast was aan de vraag naar aanleiding van de manifestatie van 15 juni in Brussel. Ik heb dat meegedeeld aan de NMBS, die mij heeft laten weten dat geen enkele van de organisaties die hebben deelgenomen aan die manifestatie, vooraf een raming had doorgegeven van het aantal verwachte deelnemers. Bijgevolg, aldus de NMBS, kon ze onmogelijk een realistische inschatting maken van de vervoersvraag en bepalen of er een capaciteitsverhoging noodzakelijk was.

14.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Dank u wel voor uw antwoord. Het lijkt me logisch dat de vakbonden hun weg daarin beter vinden en dat ze op dat domein beter gestructureerd zijn.

Het lijkt me wel aangewezen dat de NMBS, nadat zoiets is voorgevallen, aan dergelijke organisaties vraagt om de volgende keer te laten weten hoeveel mensen ze verwachten, zodat ze haar aanbod daarop kan afstemmen. In dit geval zijn er vooraf geen ramingen bezorgd.

Ik kan me ook voorstellen dat er binnen de NMBS mensen wisten dat er een grote actie in Brussel zou plaatsvinden. Men kan dan ook proactief contact opnemen met de organisatie, en dat is niet gebeurd. Daar zijn de treinreizigers enigszins de dupe van geweest.

Ik zal alvast zelf de organisaties die achter deze manifestatie zaten hiervan op de hoogte brengen. Het lijkt me echter aangewezen dat de NMBS een structureel signaal stuurt naar de organisaties die dergelijke acties organiseren in Brussel, of het nu gaat om jeugdwerkorganisaties, 11.11.11 of de grote koepelorganisaties. Die zijn immers gekend en identificeerbaar. De NMBS zou hun bij wijze van dienstverlening een vriendelijk signaal kunnen sturen met de boodschap: als NMBS willen wij absoluut faciliteren dat mensen bij zulke acties met de trein naar Brussel komen, bezorg ons daarom de ramingen en dan zullen wij daarmee aan de slag gaan. Zo'n signaal zal bij die organisaties ongetwijfeld vriendelijk onthaald worden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

temps avec la SNCB. Lors de manifestations de grande ampleur, cette procédure est généralement structurée: les trois grands syndicats prennent contact avec la SNCB, les administrations communales et la police. Les syndicats estiment le nombre attendu de participants, tandis que la SNCB analyse la vente de billets par gare et/ou l'achat de billets bulk par l'organisation. En fonction de ces paramètres, la SNCB peut décider de modifier son plan de transport.

Je déplore l'absence de modification du service dans ce cas, mais la SNCB a affirmé qu'on ne lui avait pas transmis préalablement d'estimation du nombre de participants attendus. Par conséquent, il n'a pas été possible d'estimer la demande de transport.

14.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Il me semble dès lors opportun que la SNCB demande aux organisations de lui communiquer à l'avenir le nombre de personnes attendues afin qu'elle puisse adapter son offre. La SNCB aurait également pu prendre contact de manière proactive avec les organisations. J'informerai en tout état de cause les organisateurs de la manifestation de la nécessité d'avertir la SNCB.

15 Samengevoegde vragen van
- Werner Somers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Japanse duizendknoop op het domein van Infrabel te Ninove" (56006617C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verspreiding van de Japanse duizendknoop langs de treinsporen" (56006880C)

15 Questions jointes de
- Werner Somers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La renouée du Japon envahissant le domaine d'Infrabel à Ninove" (56006617C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La renouée du Japon le long des voies de chemin de fer" (56006880C)

15.01 **Werner Somers** (VB): Mijnheer de minister, het afgelopen jaar stelde ik een aantal vragen over de verloedering van een strook grond van Infrabel gelegen naast spoorlijn 90, tussen de Zuidstraat en de Kloosterweg te Ninove.

Tussen het welig tierende onkruid heeft zich allerlei ongedierte genesteld, zoals ratten, muizen en marters. Dat ongedierte veroorzaakt heel wat schade aan opritten, tuinen en voertuigen. Tijdens de winter komt bovendien een ware vuilnisbelt tevoorschijn tussen het struikgewas.

Infrabel ontkent deze problemen. Op schriftelijke vraag nummer nr. 30 antwoordde u onlangs zelfs dat er geen sprake is van verloedering, aangezien volgens u – ik citeer – "dergelijke groenstroken van grote waarde zijn voor de lokale biodiversiteit". Wat blijkt echter? Tussen de Zuidstraat en de Kloosterweg is de spoorwegberm bijna volledig begroeid met Japanse duizendknoop, een invasieve exoot die, zoals bekend, inheemse flora verdringt.

Van biodiversiteit is er mijns inziens dan ook helemaal geen sprake. Het probleem dreigt zich bovendien uit te breiden tot de nabijgelegen hondenlosloopweide in de Kloosterweg en dus tot het openbaar domein van de stad Ninove. Een aantal verkeersborden aan het einde van de Zuidstraat zijn door de wildgroei van die Japanse duizendknoop zelfs helemaal niet meer zichtbaar. Op termijn dreigt er zelfs schade te ontstaan aan de riolering naast de spoorwegberm. Daarom heb ik de volgende vragen.

Blijft u volhouden dat die zone ecologisch waardevol is en dat de wildgroei een goede zaak is voor de lokale biodiversiteit? Wat bedoelt u precies wanneer u in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 30 stelt dat de natuurlijke vegetatie weer de bovenhand heeft gekregen? Welke maatregelen zal Infrabel nemen om de Japanse duizendknoop in die zone uit te roeien? Binnen welke termijn zal dat gebeuren? Ten slotte, wat zijn de resultaten van de tests die Infrabel op een aantal locaties uitvoert met verschillende technieken om de Japanse duizendknoop te bestrijden?

15.01 **Werner Somers** (VB): Sur une bande de terrain appartenant à Infrabel située le long de la ligne 90, entre la Zuidstraat et la Kloosterweg à Ninove, les nuisibles et les mauvaises herbes pullulent, dont la renouée du Japon, une plante invasive. Il ressort de réponses à de précédentes questions qu'Infrabel nie le problème, allant jusqu'à s'abriter derrière l'argument de la biodiversité.

Maintenez-vous ce type d'argument? Quelles mesures prendra Infrabel pour éradiquer la renouée du Japon de cette zone? Quand? Quels sont les résultats des tests qu'Infrabel effectue selon différentes techniques pour lutter contre la renouée du Japon?

15.02 **Anthony Dufrane** (MR): Monsieur le ministre, tout comme mon collègue et de manière plus générale, je vous rappelle que la renouée du Japon est une plante invasive particulièrement agressive, dont la présence le long des voies ferrées est un phénomène régulièrement observé. Cette espèce pose d'importants risques écologiques et étouffe la biodiversité locale, mais présente également d'importants risques techniques avec ses racines puissantes qui peuvent endommager des infrastructures, notamment des talus, des quais et des berges. Les méthodes pour éradiquer cette plante sont peu nombreuses tant sa capacité à se répliquer est élevée. Il est parfois conseillé ne pas y toucher ou de faucher régulièrement pour l'épuiser. Or, la moindre parcelle de cette plante, telle qu'une feuille, peut donner naissance à une nouvelle plante en se posant sur le sol. Les abords ferroviaires constituent des zones de risque élevé de dissémination, la renouée pouvant facilement s'étendre, happée par des wagons.

15.02 **Anthony Dufrane** (MR): De Japanse duizendknoop is een invasieve soort die welig tiert langs treinsporen en op spoorwegbermen. De plant vormt een bedreiging voor de lokale biodiversiteit en de sterke wortels ervan beschadigen de infrastructuur. Er is amper een kruid tegen deze plant gewassen, de Japanse duizendknoop is notoir lastig te bestrijden. Zelfs kleine wortelresten kunnen weer uitgroeien tot nieuwe planten.

Welke zones rond het spoorwegnet

Quels projets Infrabel a-t-il mis en place pour lutter contre sa propagation? Quelles zones du réseau ferroviaire belge sont-elles actuellement identifiées comme problématiques en ce qui concerne la présence de cette renouée? Quels sont les protocoles actuellement mis en place par Infrabel pour endiguer la prolifération de cette espèce? Quelles sont les méthodes de contrôle et d'élimination utilisées? Comment traitez-vous les terres où la renouée poussait afin qu'elles ne présentent plus de risques de pollution biologique pour l'environnement? Existe-t-il des dispositifs de prévention spécifiques pour lutter contre les fragments de renouée qui s'accrochent aux wagons pour qu'ils ne soient pas transportés ailleurs? Infrabel collabore-t-il avec d'autres acteurs comme le SPW, les communes, les gestionnaires d'espaces naturels, pour une gestion coordonnée de cette espèce invasive à proximité du domaine ferroviaire?

zijn probleemzones? Welke methoden past Infrabel toe om de verspreiding van de Japanse duizendknoop onder controle te houden en om de plant uit te roeien? Hoe wordt de grond behandeld op plaatsen waar er Japanse duizendknoop groeide om te voorkomen dat de plant teruggroeit? Wordt er preventief ingegrepen om te voorkomen dat fragmenten van de plant zich aan treinwagons hechten, zo meereizen en elders weer wortels schieten? Werkt Infrabel samen met andere actoren met het oog gericht op een gecoördineerd beheer van de soort langs de treinsporen?

15.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Als wandelaar ken ik de Japanse duizendknoop zeer goed. Die vormt niet alleen voor de NMBS een probleem.

De bermen worden onderhouden volgens een vaste frequentie. In principe wordt er niet ingegrepen in de natuurlijke begroeiing, tenzij er een veiligheidsprobleem ontstaat. De spoorwegbermen worden beschouwd als corridors voor fauna en flora en zijn in dat opzicht waardevol voor de lokale biodiversiteit.

Wat bedoel ik als ik zeg dat de natuurlijke vegetatie opnieuw de bovenhand krijgt? De laatste snoei- en kapwerken van het struikgewas zijn in februari 2019 uitgevoerd, zoals vermeld in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 30. De natuurlijke vegetatie heeft zich inmiddels zodanig hersteld dat de onrechtmatige doorgang van buurtbewoners via het talud niet meer mogelijk is.

Quant aux zones de renouées du Japon identifiées comme problématiques, elles sont principalement situées dans des endroits où ces plantes constituent un problème de visibilité pour la signalisation ferroviaire et la circulation du personnel d'Infrabel. Je pense aux pistes de sécurité le long des voies.

Voor die specifieke zones waar Japanse duizendknoop voorkomt, zal Infrabel gebruikmaken van de generieke afwijking op het gebruiksverbod van pesticiden. Die afwijking laat toe om de duizendknoop te injecteren met glyfosaat. Die behandeling mag, overeenkomstig de afwijking, slechts plaatsvinden in de periode van half augustus tot half september.

Zoals u hebt uiteengezet, is de Japanse duizendknoop een invasieve exoot die moeilijk te bestrijden is. Onderzoek toont aan dat de momenteel beschikbare bestrijdingstechnieken vaak onvoldoende doeltreffend zijn en dat ingrepen als maaien de woekering van de plant zelfs kunnen bevorderen.

Op advies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek wordt daarom doorgaans gekozen voor nulbeheer bij reeds gevestigde groei-

15.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Les talus sont entretenus à intervalles réguliers. En principe, la végétation naturelle est laissée intacte, sauf si un problème de sécurité se pose. Les talus de chemins de fer servent de corridors pour la biodiversité locale.

Les derniers travaux d'élagage et d'abattage des buissons ont été effectués en février 2019. La végétation naturelle s'est entre-temps rétablie de manière telle que le passage illégal de riverains par le talus n'est plus possible.

De problemen doen zich vooral voor in de zones waar de Japanse duizendknoop het zicht op de spoorwegsignalisatie belemmert en de verplaatsingen van het personeel van Infrabel hindert.

Pour ces zones spécifiques, Infrabel dérogera à l'interdiction d'utiliser des pesticides et injectera du glyphosate dans les tiges de la renouée, ce qui ne peut se faire qu'entre la mi-août et la mi-septembre. La renouée du Japon est une espèce exotique envahissante, et est à ce titre difficile à combattre. Sur l'avis de l'Institut flamand d'Étude de la Nature et des Forêts, on opte donc généralement pour une absence de gestion dans les habitats établis de la plante. Le gestionnaire des infrastructures teste différentes méthodes pour lutter

plaatsen. Om toch een oplossing te vinden, test de infrastructuurbeheerder verschillende methoden, waaronder injectie met glyfosaat, afdekking, begrazing, elektrische behandeling en andere technieken, afhankelijk van de lokale omstandigheden. Die methoden tonen een zekere verzwakking van de plant, maar verdere opvolging is noodzakelijk om te beoordelen of ze uiteindelijk tot een effectieve bestrijding kunnen leiden.

Conformément aux recommandations des Régions, Infrabel évite des traitements dans les zones où les renouées ne sont pas problématiques. En cas d'intervention indispensable, Infrabel m'a informé que la fauche était la principale méthode d'intervention utilisée. À plus petite échelle, d'autres techniques sont également employées à titre de test: le bâchage, l'injection de glyphosate ou l'électricité.

Concernant le traitement des terres où la renouée poussait, des mesures de précaution sont prises, conformément aux recommandations applicables lors de l'évacuation des terres où les renouées sont présentes vers des centres de traitement agréés. J'ai demandé à Infrabel s'il existait des dispositifs de prévention spécifiques pour éviter que des fragments de renouées ne s'accrochent au wagon. Elle m'a répondu ne pas disposer d'informations confirmant une telle propagation.

Afin de mener une gestion coordonnée, des collaborations avec d'autres acteurs (Régions, communes, gestionnaires d'espaces naturels) peuvent être prévues localement. Des échanges d'informations avec les autorités régionales ont également lieu, en particulier en ce qui concerne l'approche à prévoir pour la gestion des plantes exotiques envahissantes.

contre la renouée, en fonction des conditions locales.

Overeenkomstig de aanbevelingen van de gewesten worden de zones waar de Japanse duizendknoop geen problemen oplevert niet door Infrabel behandeld. Indien er ingegrepen moet worden, gebeurt dat voornamelijk door te maaien. Op kleine schaal worden er ook tests gedaan met afdekkende zeilen, de injectie van glyfosaat of elektrische stroom.

Infrabel neemt voorzorgsmaatregelen door de grond waarop de Japanse duizendknoop woekert af te voeren naar erkende verwerkingscentra. Infrabel heeft geen informatie over de verspreiding van fragmenten van Japanse duizendknoop die zich aan treinwagons gehecht zouden hebben.

Op lokaal niveau kan er samengewerkt worden met de gewesten, de gemeenten en de beheerders van natuurgebieden. Infrabel wisselt met de gewesten informatie uit over het beheer van invasieve exotische plantensoorten.

15.04 **Werner Somers** (VB): Ik ben enigszins ontgoocheld in uw antwoord, mijnheer de minister. U neemt het probleem van de Japanse duizendknoop weliswaar ernstig, maar eigenlijk hoor ik u zeggen dat waar de Japanse duizendknoop al aanwezig is, er niet veel aan gedaan kan worden. Daarom wordt er voor nulbeheer geopteerd. U wentelt de problemen op het domein van Infrabel in feite volledig af op de gemeenten. Tegelijkertijd spreekt u over een gecoördineerde aanpak met de gemeenten. Die aanpak geldt dan om te vermijden dat de Japanse duizendknoop zich zou verspreiden naar het domein van Infrabel, maar in het omgekeerde geval, wanneer de plant aanwezig is op het domein van Infrabel, moeten de gemeenten hun plan trekken, omdat er nu eenmaal geen geschikte technieken beschikbaar zijn om de Japanse duizendknoop te bestrijden. Ik vind dat heel teleurstellend.

Ik vraag mij ook af of u in de toekomst niet geconfronteerd zult worden met schadeclaims van gemeenten wanneer die plant effectief schade toebrengt aan rioleringen of andere infrastructuur of wanneer ook op hun eigen openbaar domein Japanse duizendknoop opduikt. Ik vind het ronduit verbijsterend dat u stelt dat de zone tussen de Zuidstraat en de

15.04 **Werner Somers** (VB): Avec la gestion zéro, on reporte en fait intégralement les problèmes dans le domaine d'Infrabel sur les communes. Dans le même temps, vous parlez d'une approche coordonnée avec les communes pour empêcher la renouée du Japon de se propager au domaine d'Infrabel. Je trouve cela très décevant. Les communes risquent également d'introduire des plaintes à l'avenir si cette plante commence à endommager leurs équipements d'utilité publique.

Kloosterweg in Ninove een corridor is voor fauna en flora en dat u belang hecht aan biodiversiteit, terwijl net die Japanse duizendknoop ervoor zorgt dat er van lokale biodiversiteit niets overblijft.

Ik zal dit dossier dus verder opvolgen en de nodige stappen ondernemen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, terwijl u aan het antwoorden was, werd de heer Dufrane weggeroepen. Hij verontschuldigt zich en ik neem aan dat hij uw antwoord later nog zal beluisteren.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression de trains" (56006726C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre record de trains supprimés à la SNCB" (56006881C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation marquante du nombre de trains supprimés en 2025" (56007066C)
16 Samengevoegde vragen van
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Afgeschafte treinen" (56006726C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het recordaantal afgeschafte treinen bij de NMBS" (56006881C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opvallende stijging van het aantal afgeschafte treinen in 2025" (56007066C)

De heer Bayet is afwezig.

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

Tijdens de eerste helft van dit jaar werden maar liefst 24.419 treinen geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Dit cijfer ligt opvallend veel hoger dan het cijfer voor de eerste zes maanden in 2024: 23.507. Ondanks en in tegenstelling tot de vele beloften die in het verleden gemaakt werden evolueren de cijfers dus in een negatieve richting.

Heeft de minister kennisgenomen van de slechte cijfers inzake het aantal afgeschafte treinen bij de NMBS?

Welke oorzaken liggen aan de basis van deze slechte cijfers?

Welke (nieuwe) maatregelen zullen genomen worden om de negatieve evolutie om te buigen en het aantal afgeschafte treinen tot een minimum terug te dringen? Waarom zouden deze initiatieven deze keer wel tot succes leiden?

Vindt de minister dat het hoge aantal afgeschafte treinen het vertrouwen van de treinreizigers in de NMBS ten goede komt en dat al die afgeschafte treinen de aantrekkelijkheid van de trein vergroten?

16.01 **Frank Troosters** (VB): *Malgré ce qui a été promis précédemment, près de 1 000 trains de plus ont été supprimés au premier semestre de cette année qu'au cours de la même période en 2024.*

Quelles en sont les causes? Quelles mesures seront-elles prises? Que pensez-vous des conséquences pour la confiance des voyageurs et l'attractivité du train?

16.02 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, vooreerst breng ik even onder de aandacht dat ik op 28 februari al een schriftelijke vraag naar het aantal afgeschafte of gedeeltelijk afgeschafte treinen indiende en dat ik daarop nog steeds geen antwoord heb gekregen. Er is intussen wel een achterstand weggewerkt, maar sommige van mijn vragen

16.02 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): *Le nombre de trains supprimés a augmenté nettement au cours des six premiers mois de 2025 par rapport*

zijn nog steeds niet beantwoord. Zoals ik in april al aanklaagde, kan ik niet anders dan herhalen dat het zeer moeilijk is om in die omstandigheden onze controletaak naar behoren uit te voeren.

Geachte minister, uit mijn analyse van de cijfers van Infrabel blijkt dat het aantal afgeschafte treinen in de eerste zes maanden van 2025 opvallend is gestegen. In totaal werden 24.419 treinen geschrapt tussen januari en juni. Dat zijn er meer dan in dezelfde periode in 2024 (23.507) én in 2023 (24.096), dat toen al bekend stond als een zwak jaar voor de spoorprestaties. De maand februari was een absoluut dieptepunt, met gemiddeld 179 afgeschafte treinen per dag. De NMBS geeft aan dat staking moeite hadden om de alternatieve dienstregeling rond te krijgen. Toch zien we over de hele jaarhelft een merkbare stijging van het aantal afgeschafte treinen. Opvallend is ook dat het aandeel afgeschafte treinen veroorzaakt door Infrabel en het aandeel afgeschafte treinen veroorzaakt door de NMBS fel gestegen is.

Gelukkig is er ook goed nieuws want de stiptheid van de treinen, die niet werden afgeschaft is toegenomen: van 87,6% in 2023 naar 89,2% in 2024 en 91,2% in 2025 (periode januari-juni). Helaas voor de reizigers in de provincie Limburg en de Antwerpse Kempen reden de treinen in hun regio het minst stipt.

Vandaar volgende vragen:

Wat zijn de oorzaken van het opvallend hoog aantal afgeschafte treinen in de eerste jaarhelft van 2025?
Hoe komt het dat er bij Infrabel een vooruitgang werd vastgesteld en bij de NMBS een achteruitgang?
Mogen de treinreizigers in de tweede jaarhelft van 2025 zich verwachten aan minder geschrapte treinen?
Wanneer zullen de treinreizigers in de provincie Limburg en de Kempen niet langer geconfronteerd worden met de slechtste stiptheidscijfers?

aux deux années précédentes, février ayant été le mois le plus noir. La SNCB invoque les grèves, mais cette augmentation s'observe sur l'ensemble du premier semestre. La cause est plus souvent à rechercher du côté de la SNCB que d'Infrabel. La ponctualité des trains s'est améliorée, sauf dans la province du Limbourg et dans la région de la Campine anversoise.

Quelles sont les causes du nombre très élevé de suppressions de trains au cours du premier semestre? Comment se fait-il qu'une amélioration ait été constatée chez Infrabel et une détérioration à la SNCB? Peut-on espérer une amélioration de la situation au cours du second semestre? Quand la ponctualité s'améliorera-t-elle dans le Limbourg et en Campine?

16.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik zal ook antwoorden op de vraag van collega Bayet.

16.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je répondrai également à la question de M. Bayet.

Chers collègues, sachez que la question de la suppression du train est évidemment essentielle et que je vise toujours une réduction de 30 % du nombre de trains. J'ai d'ailleurs écrit un courrier à l'attention des deux entreprises publiques pour leur demander d'objectiver la situation et de me communiquer le plan d'action qu'elles envisagent de mettre en œuvre afin de remédier à cette problématique. J'ai également sollicité mon administration pour qu'une analyse comparative puisse être réalisée entre le réseau belge et le réseau de pays voisins.

Ik streef nog altijd naar een vermindering van het aantal afgeschafte treinen met 30 %. Ik heb de twee overheidsbedrijven gevraagd me hun actieplan om het probleem op te lossen mee te delen. Mijn administratie zal een vergelijkende analyse tussen het Belgische spoorwegnet en dat van de buurlanden verrichten.

J'envisage par ailleurs de porter la discussion au niveau européen de façon à garantir que les données qui sont échangées au niveau européen soient comparables et à les faire évoluer, le cas échéant. En outre, les données suivantes m'ont été communiquées par les entreprises publiques sur lesquelles j'ai la tutelle.

Ik zou dat debat graag op het Europese niveau voeren opdat de op Europees niveau uitgewisselde gegevens vergelijkbaar zouden zijn.

De stiptheid is zoals altijd een prioriteit. De stiptheidscijfers worden elke maand gecommuniceerd, net zoals nu ook de cijfers over het aantal geschrapte treinen en de toewijzing van de schrappingen. Ik verzeker u dat het mijn bedoeling is om het vertrouwen van de reizigers in de trein

La ponctualité est une priorité. Les chiffres de la ponctualité et des suppressions de trains font régulièrement l'objet de communications. J'ai

te verbeteren en de aantrekkelijkheid van het spoor te verhogen.

Il arrive que certains trains soient limités dans leur parcours ou que certains arrêts soient supprimés, notamment lorsque la fréquence sur la ligne permet de garantir une alternative rapide aux voyageurs et que l'infrastructure autorise cette manœuvre, par exemple pour garer le train temporairement sans perturber les autres circulations. Ces mesures sont prises pour éviter une réaction en chaîne des retards sur le réseau en sautant certains arrêts et en gardant ainsi les retards sous contrôle. De telles décisions opérationnelles visent à éviter une détérioration plus large de la ponctualité et à garantir que le matériel roulant puisse repartir à l'heure sur un autre service prévu. Lorsqu'aucune alternative raisonnable n'est disponible ou que les caractéristiques de l'infrastructure ne le permettent pas, les arrêts sont maintenus. Ces suppressions partielles concernent plus fréquemment les lignes dites radiales, c'est-à-dire celles qui relient les grandes villes à Bruxelles. Il s'agit d'axes très fréquentés, comme vous le savez, où la densité de trafic rend le réseau plus sensible aux retards. Dans ces zones, une perturbation mineure peut rapidement s'amplifier si aucune mesure n'est prise pour en limiter les effets.

In absolute cijfers is het aantal volledig afgeschafte treinen toegenomen, terwijl het aantal gedeeltelijke afgeschafte treinen is gedaald. Het afschaffingspercentage is dus effectief gestegen.

In 2024 waren de geschrapte treinen op het netwerk in hoofdzaak te wijten aan derden, bijna 40 %, en aan de NMBS, eveneens bijna 40 %. Infrabel was goed voor 18 % en andere voor 3 % van de geschrapte treinen.

Wat de volledig afgeschafte treinen betreft, verklaren verschillende factoren de negatieve evolutie. Begin dit jaar rezen er operationele moeilijkheden onder andere tijdens bepaalde stakingsdagen en de golf aan ziekteverzuim bij het personeel van de NMBS. Daarnaast was er een probleem met de beschikbaarheid van materieel voor internationale verbindingen, vooral de EuroCity en de verbindingen naar Aken en Luik, wat leidde tot talrijke afschaffingen. De vloot die voor die diensten wordt ingezet, is beperkt en de vervangingsmarges zijn klein wegens technische defecten.

Pour les lignes ferroviaires évoquées par M. Bayet, cela ne diffère guère, puisque les cinq principales causes identifiées sont les données globalisées depuis 2022, les dommages au matériel roulant, les accidents de personnes, les réseaux étrangers, les accompagnateurs de train et les personnes sur les voies. Je vais transmettre les données demandées car il est difficile ici d'énumérer cette litanie de chiffres. Si

l'intention d'améliorer la confiance des voyageurs et de renforcer l'attractivité du train.

Sommige treinen rijden een ingekort traject of slaan stopplaatsen over wanneer er voldoende andere treinen op de lijn een snel alternatief bieden en de infrastructuur dit mogelijk maakt, met name om te vermijden dat de rest van het treinverkeer verstoord raakt.

Dergelijke beslissingen worden genomen om vertragingen te beperken en een domino-effect op het net te vermijden. Ze maken het ook mogelijk het algemene stiptheidscijfer te handhaven en ervoor te zorgen dat het rollend materieel beschikbaar is voor een volgende geplande rit. Als er geen redelijk alternatief bestaat of de infrastructuur het niet toelaat, blijven de stopplaatsen behouden.

Die gedeeltelijke schrappingen treffen vooral de lijnen die een verbinding vormen tussen de grote steden en Brussel, waar er druk treinverkeer is dat gevoelig is voor verstoringen.

En chiffres absolus, le nombre total de trains entièrement supprimés a augmenté, tandis que le nombre de trains partiellement supprimés a diminué. En ce qui concerne les trains entièrement supprimés, des difficultés opérationnelles sont survenues au début de cette année lors de certains jours de grève et en raison d'arrêts maladie à la SNCB. Un problème de disponibilité de matériel pour les liaisons internationales s'est également posé Cette flotte est limitée et des défaillances techniques ont pour effet que les marges de remplacement sont ténues.

Dat geldt ook voor de lijnen waarnaar de heer Bayet verwees. Sinds 2022 zijn de voornaamste oorzaken schade aan het rollend materieel, persoonsongevallen, problemen op het buitenlandse net, het ontbreken

on compare 2023 à 2024, on peut globalement constater moins de suppressions sur la ligne L36N et sur la ligne 124, une situation stable sur les lignes 94 et 96, mais moins favorable sur les lignes 34 et 36.

van een treinbegeleider en de aanwezigheid van personen op het spoor.

Ik zal de cijfers bezorgen. In 2024 werden er minder treinen geschrapt op de lijnen 36N en 124 dan in 2023. Op de lijnen 94 en 96 waren het er evenveel en op de lijnen 34 en 36 waren er meer schrappingen.

Het vooraf aankondigen van de afschaffing helpt ook om onaangename verrassingen voor de reizigers te voorkomen, zodat ze zich beter kunnen organiseren om een andere trein te nemen. Er loopt een specifiek actieplan dat gericht is op het verbeteren van de betrouwbaarheid van het rollend materieel en dat gebaseerd is op volgende prioritaire pijlers.

Er wordt, ten eerste, ingezet op de vernieuwing van het materieel via de instroom van M7's en de uitstroom van ouder, minder betrouwbaar materieel. Dat gaat gepaard met een reeks aanpassingen in de werkplaatsen, met investeringen in infrastructuur en opleiding van personeel. Door een vertraging van tweeënhalf jaar in de levering van de M7's zag de NMBS zich genoodzaakt om ouder materieel langer in dienst te houden, met de bekende kwaliteits- en onderhoudsproblemen tot gevolg.

Ten tweede, tegen eind 2025 wordt daarnaast ook ETCS uitgerold, inclusief software-updates en hardwareaanpassingen op alle vloten. Die transitie veroorzaakt momenteel meer incidenten, onder meer door technische problemen, bedienings- of installatiefouten en de nood aan bijkomende opleidingen. Daarom voorziet men in een gestandaardiseerde ETCS-opleiding voor zowel technici als treinbestuurders.

Er zijn, ten derde, specifieke actieplannen per vloot, met technische upgrades en organisatorische verbeteringen in de werkplaatsen. In die werkplaatsen bedroeg het personeelsverloop de afgelopen vijf jaar meer dan 50 %.

Ten vierde moeten specifieke werkgroepen het aantal incidenten met het rollend materieel verminderen. De focus ligt onder meer op buitendeuren, snellere diagnoses, gebruik van telemetrie en betere opleidingen. Voertuigen die structureel storingen vertonen, worden proactief uit dienst genomen.

Lorsqu'une suppression de train est annoncée à temps, les voyageurs peuvent en tenir compte. Un plan d'action visant à améliorer la fiabilité du matériel roulant est également en cours, grâce à la mise en service de nouvelles voitures M7 et au retrait du matériel plus ancien et moins fiable. Cette livraison a pris du retard, ce qui a entraîné les problèmes que l'on connaît. L'ETCS sera déployé d'ici fin 2025. Ce déploiement causant actuellement davantage d'incidents, une formation standardisée sur l'ETCS est prévue tant pour les techniciens que pour les conducteurs de trains. Des plans d'action sont prévus pour chaque flotte, ainsi que des mises à jour techniques et des améliorations organisationnelles au sein des ateliers. Enfin, des groupes de travail spécifiques doivent diminuer le nombre d'incidents liés au matériel roulant. Les véhicules qui présentent des défauts structurels sont retirés du service de manière proactive.

Enfin, pour améliorer durablement la fiabilité du service, le plan pluriannuel d'investissements prévoit une série de mesures concrètes visant à renforcer la capacité des réseaux, améliorer la ponctualité, moderniser l'accueil en gare et accompagner la croissance du nombre de voyageurs. Ces mesures sont essentielles pour faire face à la pression croissante sur le système ferroviaire et garantir un service de qualité auquel ont droit tous les usagers.

Het meerjareninvesteringsplan voorziet in maatregelen om de capaciteit van het net te versterken, de stiptheid te verbeteren, het onthaal in de stations te moderniseren en het groeiend aantal reizigers op te vangen, met het oog gericht op een kwalitatief hoogstaande dienstverlening.

16.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik hoor hier veel wat ik in het verleden ook al heb gehoord: actieplannen om te remedieren, actieplannen om de betrouwbaarheid van het rollend materieel te verhogen, technische problemen met het ECTS-systeem en vertragingen in de levering. Het onderwerp is niet nieuw. Er is al jarenlang een

16.04 **Frank Troosters** (VB): Je n'ai pas entendu grand-chose de nouveau. Notre analyse demeure inchangée: il faut suffisamment de capacité de réseau, de personnel

duidelijke negatieve evolutie merkbaar wat het aantal afgeschafte treinen betreft en die evolutie blijft zich doorzetten.

De analyse, die we in het verleden hebben gemaakt, is eigenlijk vrij eenvoudig. Wanneer er een vervoersplan wordt opgesteld, zijn er drie zaken van essentieel belang: de netcapaciteit, het beschikbare operationeel personeel en het rollend materieel. We hebben in het verleden al meermaals aangegeven dat aan die drie voorwaarden, die nochtans cruciaal zijn, eigenlijk niet voldaan is om het aanbod te blijven uitbreiden. Als we dus blijven inzetten op uitbreiding van het aanbod, zoals nu opnieuw het geval is, rijden we onszelf steeds meer vast. Soms is het beter om een stap terug te zetten, minder treinen te laten rijden, maar er wel voor te zorgen dat ze effectief rijden, dat ze op tijd zijn, dat ze niet afgeschaft worden, dat er sprake is van betrouwbaarheid en degelijkheid en dat het opnieuw aantrekkelijk wordt om de trein te nemen. Van daaruit kunnen we dan op een organische, goed onderbouwde en overlegde manier groeien.

Met het nieuwe vervoersplan zullen we de capaciteit echter vermoedelijk opnieuw verhogen, terwijl we momenteel problemen hebben met het rollend materieel, waardoor we technisch verouderd materiaal moeten inzetten. Dat materiaal veroorzaakt echter vaak pannes. We hebben dus ook weinig reservecapaciteit.

Dat zijn de structurele oorzaken en die moeten worden aangepakt om tot een beter resultaat te komen. Ik hoop dan ook dat we niet verdergaan met wat ik de zotte plannen van onze vorige minister noem, plannen die gericht waren op steeds meer treinen, treinen, treinen, ’s morgens, ’s middags en ’s avonds en dat we een en ander op een rustige, verantwoorde en goed overlegde manier aanpakken, zodat we dergelijke problemen deels kunnen ondervangen.

opérationnel et de matériel roulant. Compte tenu des problèmes qui se posent au niveau du matériel roulant et du manque de capacité de réserve, nous ne pouvons pas augmenter l'offre à l'heure actuelle. Il convient d'y remédier de manière responsable et concertée.

16.05 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is goed nieuws dat de treinen gemiddeld genomen iets stipter hebben gereden. Het blijft echter een feit dat in bijvoorbeeld de provincie Limburg nog steeds een op de vier treinen met meer dan zes minuten vertraging aankomt. Dat is nog altijd veel te veel om van een goede dienstverlening te kunnen spreken.

Hoe dan ook is het natuurlijk toe te juichen als de treinen stipter rijden. Als ondertussen echter een recordaantal treinen wordt geschrapt, dan wordt de treinreiziger daar uiteraard niet vrolijk van. U hebt wel een heel aantal redenen voor de afgeschafte treinen opgesomd, maar het gaat wel om een gigantisch aantal treinen, namelijk 24.419. In februari 2025 betekende dat 179 geschrapte treinen per dag. Dat is gigantisch veel. Dat gebeurde in een maand waarin er al sprake was van een minimumdienstverlening door de stakingsdagen. Treinreizigers hadden op dat moment dus al minder opties. Er moet toch werk worden gemaakt van een oplossing voor het aantal afgeschafte treinen, zodat de situatie er in de tweede helft van 2025 hopelijk veel beter uitziet.

Wij hebben nu twee problemen opgesomd, namelijk de vertragingen en de geschrapte treinen. Er is nog een probleem. Sommige treinen worden in de statistieken wel geregistreerd als zijnde op tijd aangekomen, maar dat is omdat ze onderweg een aantal haltes overgeslagen zijn. Ik ben erg benieuwd naar het aantal treinen waarvoor de NMBS regelmatig aan de reizigers laat weten dat ze onderweg niet zullen stoppen in bijvoorbeeld Herentals, Lier of Vilvoorde. Die steden worden gewoon

16.05 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Bien qu'elle n'ait pas lieu partout, la légère amélioration de la ponctualité est positive. Il faut remédier sans délai au problème du nombre élevé de trains supprimés, qui se surajoute au problème des jours de grève. Enfin, j'attends une réponse à ma question écrite portant sur le nombre de trains qui ne font pas halte à certains arrêts pour pouvoir arriver à temps à leur destination finale. En effet, ils ne sont considérés ni comme supprimés ni comme en retard mais entraînent des désagréments pour les voyageurs.

overgeslagen, zodat de reizigers op tijd in Brussel aankomen. Die treinen tellen dan niet mee als geschrapt; ze worden ook niet geregistreerd als te laat, maar de treinreiziger ondervindt daar wel degelijk heel veel hinder van. Ik wacht op het antwoord op mijn schriftelijke vraag daarover, zodat ik ook dat probleem in kaart kan brengen en een correct beeld krijg van de situatie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

17 Question de Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Bruxelles-Midi" (56006761C)
17 Vraag van Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Brussel-Zuid" (56006761C)

17.01 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, je vous interroge aujourd'hui au sujet de la gare du Midi, après avoir interrogé hier le ministre de l'Intérieur concernant la sécurité qui doit y régner à l'intérieur comme autour. Comme vous le savez, la gare du Midi est une gare importante de par sa fréquentation et le nombre de passages qui y ont lieu.

Depuis plusieurs années, nous attendons le démarrage des travaux du bâtiment du Tri Postal de la gare du Midi, vide depuis près de vingt ans. Le but est d'y installer le nouveau siège de la SNCB et d'y centraliser plusieurs services. En plus de la rénovation du bâtiment, le projet prévoit la construction d'une extension verticale, des aménagements pour les voyageurs, ainsi qu'une verdurisation des abords. Ce projet est évidemment important pour la gare, laquelle constitue une porte d'entrée nationale et internationale, étant l'une des seules gares dotées d'une frontière Schengen.

Pouvez-vous nous fournir un planning clair des différentes étapes de ces travaux pour le bâtiment du Tri Postal? À ce jour, il semblerait que les travaux soient à l'arrêt. Pouvez-vous nous en dire plus? D'autres travaux d'aménagement et de modernisation sont-ils également prévus dans la gare, notamment en ce qui concerne les quais et les accès? Pouvez-vous également faire le point sur l'intégration de ce projet avec les autorités régionales et communales, ainsi qu'avec les sociétés de transport en commun présentes sur place, comme De Lijn, TEC et la STIB? Enfin, pouvez-vous également nous faire le point sur la construction du futur siège d'Infrabel dans ce même périmètre?

17.01 **Ridouane Chahid** (PS): Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken bevraagd over de veiligheid in het internationale station Brussel-Zuid. Het wachten is op de aanvang van de werken aan het voormalige postsorteercentrum, dat al twintig jaar leegstaat. Dat grootschalige project omvat de renovatie van het gebouw, het bouwen van een verticale uitbreiding, aanpassingswerken ten behoeve van de reizigers en een vergroening van de omgeving.

Wat is het tijdpad voor de verschillende fasen van de werken? Werden ze stopgezet? Zijn er andere werken gepland in het station, met name aan de perrons en de ingangen? Op welke manier werd dat project afgestemd met de gemeentelijke en gewestelijke autoriteiten, alsook met de MIVB en De Lijn? Hoe zit het met de bouw van de toekomstige zetel van Infrabel?

17.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue. Je suis d'accord avec vous sur le fait que le projet Fonsny constitue un enjeu stratégique pour les entreprises publiques, compte tenu de son impact sur l'entreprise, ses voyageurs et l'ensemble des acteurs concernés par le redéveloppement de la première gare internationale de Belgique et de son quartier. La SNCB souhaite contribuer à cette rénovation urbaine, indispensable tant pour la commune que pour la région.

Il n'est toutefois pas possible de déterminer précisément quand les travaux liés au projet Fonsny débuteront. En effet, un recours en annulation a été déposé en février 2023 au Conseil d'État contre ce projet. Par ailleurs, la SNCB doit composer avec un contexte budgétaire difficile et l'inflation récente des coûts de construction. Des travaux ont néanmoins été réalisés en 2022 dans le bâtiment du Tri Postal, notamment en matière d'assainissement et de désamiantage d'une partie des bâtiments

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het Fonsnyproject is van strategisch belang voor de overheidsbedrijven en het drukste station van ons land en de omgeving van het station. De NMBS wil haar bijdrage leveren aan die stedelijke renovatie, die onmisbaar is voor de stad en het gewest.

De startdatum van de werken kan ik nog niet meedelen gezien het beroep tot nietigverklaring dat in februari 2023 tegen het project werd ingesteld, de moeilijke budgettaire

existants.

Au sein même de la gare, des travaux sont en cours afin d'améliorer l'accueil des voyageurs internationaux dans le Channel Terminal. Des investissements ont également été réalisés pour les voyageurs nationaux, notamment le remplacement des escalators du couloir principal.

Une attention particulière est également accordée au nettoyage intensif de la gare et à l'aménagement plus convivial des zones considérées comme des *hotspots*. Enfin, une nouvelle concession commerciale contribue à une meilleure expérience client. Le projet Fonsny a fait l'objet d'une concertation étroite et suivie, avec les autorités tant régionales que locales. La SNCB a collaboré constructivement avec la région pour l'élaboration du projet de plan d'aménagement directeur. Perspective.brussels, urban.brussels, le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale et la commune de Saint-Gilles ont été intégrés au comité d'avis, qui a accompagné le marché, l'élaboration et la sélection du projet Fonsny.

Par ailleurs, les autres acteurs ont également été consultés régulièrement pendant tout le processus de conception. Bruxelles Mobilité, la STIB, Bruxelles Environnement, la commune d'Anderlecht ainsi que les habitants du quartier. Infrabel m'a indiqué avoir obtenu en février 2025 les permis de la Région de Bruxelles-Capitale pour son futur bâtiment opérationnel, dont le projet prévoit qu'il serait situé sur une parcelle propriété d'Infrabel à proximité de la gare du Midi, du côté de la rue de France.

Ce nouveau bâtiment pourrait abriter les bureaux dédiés aux services administratifs, mais aussi la salle de contrôle nationale destinée à la gestion du trafic ferroviaire, ainsi que le centre de traitement des données et les services d'entretien des installations techniques, éléments stratégiques essentiels pour garantir la sécurité et le bon fonctionnement du réseau ferroviaire national.

La construction de ce nouveau bâtiment permettrait à Infrabel de centraliser les différents services dispersés actuellement dans cinq bâtiments locatifs différents autour de la gare du Midi. Ce dossier, comme celui du siège social de la SNCB, est en cours d'étude, approfondi par mes services, sous l'angle de l'opportunité, de la bonne gestion financière et budgétaire, compte tenu notamment du retour sur investissement, de la valeur ajoutée par rapport à l'organisation du travail des équipes des deux entreprises publiques autonomes, et en matière d'incidence sur la redynamisation du quartier.

Mon cabinet s'est d'ailleurs fait accompagner par un expert externe afin que nous puissions effectivement vérifier l'ensemble des données, en ce compris les données budgétaires.

context en de toename van de bouwkosten. In 2022 werden er in het voormalige postsorteercentrum saneringswerken en gedeeltelijke asbestverwijderingswerken uitgevoerd.

In het station zelf zijn er werken aan de gang om het onthaal van de internationale reizigers te verbeteren. Daarnaast werden de roltrappen in de hoofdgang van het station vervangen.

Het station wordt grondig schoongemaakt. Men wil de hotspots gezelliger inrichten. Een nieuwe handelsconcessie draagt bij tot een betere klantervaring.

Voor de uitwerking van het toekomstige richtplan van aanleg heeft de NMBS met het gewest samengewerkt. Perspective.brussels, urban.brussels, de bouwmeester en de gemeente Sint-Gillis werden opgenomen in het adviescomité dat de overheidsopdracht begeleid heeft. Brussel Mobiliteit, de MIVB, Leefmilieu Brussel, de gemeente Anderlecht en de buurtbewoners werden geraadpleegd.

Infrabel heeft in februari 2025 de vergunningen gekregen voor zijn toekomstig gebouw op een perceel waarvan het eigenaar is, aan de kant van de Frankrijkstraat. In dat gebouw zouden er kantoren gehuisvest kunnen worden, maar ook de nationale verkeerscontrolekamer voor het beheer van het treinverkeer, het datacenter en de onderhoudsdiensten voor de technische installaties, allemaal essentiële strategische elementen. De diensten die momenteel verspreid zitten over vijf huurgebouwen zouden zo samengebracht worden.

Dit dossier wordt, net zoals dat van de hoofdzetel van de NMBS, door mijn diensten bestudeerd vanuit het oogpunt van de opportuniteit, goed financieel en budgettair beheer, rekening houdend met de return, de toegevoegde waarde voor de organisatie van het werk en de impact op

de dynamisering van de wijk. Hiervoor heeft mijn kabinet de hulp van een extern deskundige ingeroepen.

17.03 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, en ce qui concerne le recours, nous n'avons pas le choix et devons attendre la décision qui sera prise. Je vous remercie malgré tout pour les réponses que vous apportez quant aux différents travaux prévus. Néanmoins, un des éléments de votre réponse m'inquiète. Vous avez dit que les travaux seraient mis en suspens, dans le cadre du contexte budgétaire difficile. Cela signifie-t-il que le gouvernement prévoit de suspendre le projet à un moment donné?

Ce projet ne figurerait donc pas dans les projets prévus pour la gare du Midi. Pourquoi cela m'inquiète-t-il? Parce que j'ai interrogé hier le ministre de l'Intérieur sur la question de la sécurité et que, selon moi, les deux aspects sont liés: l'amélioration de la sécurité passe également par l'aménagement de la gare et du périmètre autour de la gare. Si on laisse tomber l'aménagement de la gare et du périmètre autour de la gare, cela ne va pas forcément nous apporter des réponses complètes en matière de sécurité.

17.03 **Ridouane Chahid** (PS): De werken liggen stil als gevolg van de budgettaire context. Betekent dit dat de regering van plan is ze op te schorten?

Een verbetering van de veiligheidssituatie hangt ook samen met de inrichting van het station en de stationsomgeving. Dat mag niet verwaarloosd worden.

Le **président**: Merci monsieur Chahid.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wagenpark van het kabinet van de minister" (56006733C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wagenpark van het kabinet van de minister" (56006786C)
18 Questions jointes de
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le parc automobile du cabinet du ministre" (56006733C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les véhicules du cabinet du ministre" (56006786C)

18.01 **Britt Huybrechts** (VB): Een collega van mij had deze vraag al schriftelijk ingediend, en daarop hebben wij zeer vreemde cijfers ontvangen. Daarom heb ik de vraag vandaag opnieuw ingediend, want ze gaat eigenlijk specifiek over uw wagenpark, dus de auto's waar u als minister zelf over beschikt om uw activiteiten te organiseren.

Het gaat dus uitsluitend over de wagens die tot uw kabinet behoren, niet over alle wagens van de diensten, want dan krijgen wij antwoorden over 70 wagens. Het lijkt me zeer onwaarschijnlijk dat u persoonlijk zeventig voertuigen in bezit hebt.

18.01 **Britt Huybrechts** (VB): Nous avons reçu une réponse concernant l'entièreté du parc automobile dont disposent vos services à la suite d'une question écrite posée spécifiquement sur les véhicules de votre cabinet. Nous souhaitons simplement savoir de combien de véhicules votre cabinet dispose.

18.02 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, pourriez-vous m'indiquer de combien de véhicules votre cabinet dispose? Quels modèles? De quand datent-ils?*

18.02 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Over hoeveel voertuigen beschikt uw kabinet? Over welke voertuigtypes gaat het, en wat is het bouwjaar?*

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, hoe zit het met uw Lamborghini's en Ferrari's?

18.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je vais vous donner le parc automobile du cabinet.

Het kabinet heeft twee voertuigen die door de FOD Mobiliteit ter beschikking worden gesteld. Het eerste is een Volkswagen Golf Sportsvan met een benzinemotor van 1.498 cc. Het tweede voertuig is een Peugeot 308 met een benzinemotor.

La date de mise en circulation de la Peugeot 308 est le 14 janvier 2020 et celle de la VW Golf Sportsvan est le 2 octobre 2018. Ces véhicules ont été achetés par le SPF Mobilité et Transports. Le premier a coûté 27 010 euros et le second a coûté 16 000 euros.

Als eigen verzekeraar draagt de Belgische Staat geen terugkerende verzekeringskosten, maar blijft hij blootgesteld aan incidentele budgettaire lasten in geval van schade.

De VW Golf Sportsvan wordt momenteel gebruikt door de kabinetschef in afwachting van de gunning van een overheidsopdracht voor de leasing van een elektrisch voertuig klasse B in de zin van omzendbrief 307*septies*. De Peugeot 308 wordt ter beschikking gesteld van de leden van het kabinet voor hun verplaatsing in het kader van officiële missies.

À titre personnel et pour les besoins des services du cabinet, j'utilise mon véhicule privé. Pour le reste, je passe la plupart de mon temps dans les trains.

18.04 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, dat is al beter dan de 68 wagens waarvan ik te horen had gekregen. Het is goed dat u als minister van Mobiliteit zoveel mogelijk de trein neemt.

Ik zal me tot uw medewerker wenden om te weten of het aankoopbedrag destijds in één keer werd betaald dan wel of er sprake is van maandelijkse afbetalingen. Als het een betaling in één keer betreft, zou ik graag de datum krijgen, want die heb ik niet goed gehoord.

18.05 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Je n'ai rien à ajouter, je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

18.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Le cabinet possède deux véhicules mis à disposition par le SPF Mobilité: une Volkswagen Golf Sportsvan et une Peugeot 308, toutes deux dotées d'un moteur essence.

De datum van inverkeerstelling van de Peugeot 308 is 14 januari 2020 en die van de VW Golf Sportsvan 2 oktober 2018. Beide wagens werden door de FOD Mobiliteit en Vervoer aangekocht. De eerste kostte 27.010 euro en de tweede 16.000 euro.

Comme il est son propre assureur, l'État belge ne supporte aucun coût d'assurance récurrent, mais il reste exposé à des charges budgétaires en cas de sinistre.

Le véhicule VW est utilisé par le chef de cabinet jusqu'à ce que le leasing d'un véhicule électrique de classe B soit prêt. La Peugeot est utilisée par des membres du cabinet dans le cadre de missions officielles.

Voor mijn persoonlijke verplaatsingen en voor de verplaatsingen namens het kabinet maak ik gebruik van mijn privévoertuig. Het merendeel van de tijd neem ik de trein.

18.04 **Britt Huybrechts** (VB): C'est une bonne chose qu'en tant que ministre de la Mobilité, vous preniez le train le plus souvent possible. Je demanderai à votre collaborateur si le montant a été payé en une seule fois ou non. Si le paiement a été effectué en une seule fois, je souhaiterais en connaître la date.

19 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dispositif "d'accueil" des festivaliers de retour des Ardentes à Liège-Guillemins" (56006785C)
19 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De 'dienstverlening' van de NMBS in Luik-Guillemins voor festivalgangers na Les Ardentes" (56006785C)

19.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, quelle n'a pas été ma surprise de constater le lundi après les Ardentes qu'il y avait un dispositif de sécurité extrêmement renforcé dans la gare des Guillemins afin "d'accueillir" les festivaliers.

Pourriez-vous m'expliquer quel était l'objectif poursuivi par un tel dispositif? Je trouve cela particulièrement hostile pour des jeunes qui choisissent de prendre le train, en général assez exceptionnellement, pour se rendre à un festival. Avec ce comité d'accueil, ils ont été obligés de se placer dans des files où des fouilles étaient réalisées. Je ne comprends pas pourquoi on ne les accueille pas dans de bonnes conditions. Ces gens sont fatigués, ont dormi sous tente pendant parfois quatre jours.

Est-ce la bonne manière d'accrocher ces jeunes à la mobilité ferroviaire que de les recevoir comme des passagers différents des autres?

19.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Na afloop van Les Ardentes werden festivalgangers in het station Luik-Guillemins 'onthaald' op uiterst verscherpte veiligheidsvoorzieningen.

Wat was het doel van die maatregelen? Jongeren die kozen voor de trein als vervoermiddel, werden gefouilleerd. Is dat een goede manier om de trein bij hen te promoten?

19.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, pour avoir fréquenté, comme vous sans doute, les Ardentes, j'ai vu un certain nombre de jeunes, et moins jeunes, très fatigués.

Ce lundi 7 juillet, la SNCB a mis en place un dispositif spécifique en gare de Liège-Guillemins entre 7h 30 et 13 h, afin d'encadrer l'arrivée des festivaliers de retour des Ardentes. Ce dispositif visait à gérer efficacement les flux des voyageurs et à procéder au contrôle des titres de transport. À cet effet, près de 4 920 billets ont été contrôlés. L'opération s'est déroulée sans incident et les voyageurs ont pu embarquer en toute sécurité à bord de leur train. Les objectifs fixés ont donc été atteints.

Il convient toutefois de mentionner deux événements survenus durant la même matinée, sans lien direct avec ce dispositif. À 11 h 39, l'IC 316 accusant un important retard a été limité à Liège-Guillemins. Cette situation a entraîné un changement de voie imprévu provoquant des déplacements de voyageurs. Néanmoins, tous les clients ont pu embarquer dans leur train comme prévu.

Vers 13 h 20, peu après la levée du dispositif, un voyageur sous influence est tombé sur la voie 1. Une alarme a immédiatement été déclenchée. La personne a été rapidement prise en charge par la brigade Securail. Cet incident n'a eu aucun impact sur la circulation ferroviaire.

Madame la députée, soyez assurée que j'ai demandé à la SNCB un plan d'action pour s'assurer que les festivals cet été soient correctement desservis et permettre aux festivaliers de choisir la mobilité douce pour y aller et en revenir.

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Op 7 juli voorzag de NMBS tussen 07.30 en 13 uur in specifieke maatregelen in het station Luik-Guillemins om de terugkeer van de festivalgangers in goede banen te leiden en de vervoersbewijzen te controleren. Er werden ongeveer 4.920 tickets gecontroleerd. Die operatie verliep zonder incidenten.

Om 11.39 uur reed de IC 316 niet verder dan het station Luik-Guillemins omdat de trein te veel vertraging had. Die situatie had niets te maken met de veiligheidsmaatregelen, maar zorgde wel voor een onverwachte spoorverandering. Alle reizigers konden zonder problemen instappen.

Rond 13.20 uur is een reiziger die onder invloed was op de treinsporen gevallen op spoor 1. Er werd onmiddellijk alarm geslagen. Securail heeft zich om het slachtoffer bekommerd, en het treinverkeer kon normaal hervat worden.

Ik heb de NMBS gevraagd een actieplan op te maken voor een degelijke treindienst voor festivals.

19.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse qui se veut factuelle.

Pour prendre le train ce matin-là, je me suis retrouvée à devoir faire le tour de tout un serpentin de files, alors qu'il n'y avait pas un chat. Je pense qu'on peut aussi avoir une forme de souplesse par rapport au dispositif mis en place et ne pas obliger les navetteurs qui vont travailler à faire tout un parcours d'obstacles pour accéder à leur train. On peut

19.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Dergelijke maatregelen voor crowdcontrol moeten op een soepele manier ten uitvoer gebracht worden, temeer daar zoiets reizen met de trein niet bepaald aantrekkelijker maakt. De Securailagenten dragen kogelvrije vesten. Gezien

avoir une forme d'agilité dans ce genre de contexte.

Par ailleurs, il s'agit d'un dispositif hostile, qui ne remplit pas les conditions pour inciter à prendre le train la prochaine fois. En fait, il est dissuasif. Certes, on peut mettre en place des dispositifs pour faire en sorte d'organiser les flux. Mais on peut le faire de façon positive, dans la bonne humeur, servir un petit café aux gens par exemple. Pourquoi pas? Je vous vois sourire.

Il serait préférable d'avoir une expérience positive avec le rail, plutôt que d'être accueilli par 10 agents de Securail portant des gilets pare-balles. Je comprends que dans le cadre de leurs fonctions, ils aient de tels équipements. Mais vu le public spécifique que sont les festivaliers, on pourrait adapter le dispositif pour qu'il soit positif et qu'il donne envie de reprendre le train dans d'autres contextes, en se disant: "Prendre le train, c'est quand même chouette." Ici, il ne donnait pas vraiment ce sentiment-là.

J'espère que l'on pourra, pour les prochains festivals, adapter quelque peu le dispositif mis en place.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

het specifieke publiek, in casu festivalgangers, zou een en ander toch in een positievere sfeer kunnen verlopen.

De **voorzitter**: Aan de orde zijn de vragen nrs. 56006806C en 56006823C van de heren Tas en Daerden. Ze zijn niet aanwezig.

Le **président**: Les questions n^{os} 56006806C de M. Tas et 56006823C de M. Daerden sont supprimées.

20 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overwegen in Hoeselt" (56006839C)
20 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les passages à niveau à Hoeselt" (56006839C)

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil mij verontschuldigen, omdat ik deze vraag stel tijdens een sessie mondelinge vragen. Het betreft namelijk een schriftelijke vraag die ik reeds op 12 maart heb ingediend. Ik vond het nu echter tijd om ze om te zetten in een mondelinge vraag, omdat ik graag een antwoord had gekregen.

Kunt u mij een overzicht geven van de overwegen die in Hoeselt zullen worden afgeschaft?

Hoe zal het verkeer daarna worden gestroomlijnd?

Wat is de voorlopige timing voor de aanbesteding van de werken, de start en het einde van de werken? Wat is de geraamde kostprijs van de werken?

Ik verwacht niet dat u alles voorleest, maar ik zou het appreciëren, mocht ik het antwoord op mijn initieel schriftelijke vraag ontvangen.

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Il s'agissait initialement d'une question écrite, à laquelle je n'ai pas encore reçu de réponse.

Pouvez-vous me fournir un relevé des passages à niveau qui seront supprimés à Hoeselt? Comment le trafic sera-t-il ensuite rationalisé? Quel est le calendrier provisoire prévu pour ces suppressions? Quel est le coût estimé de ces travaux?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega, u hoeft zich niet te verontschuldigen. Ik moet mij verontschuldigen namens het kabinet. Het is niet de eerste keer dat ik die opmerking krijg. Ik zal dat ernstig moeten opvolgen.

Wat uw vraag betreft, op het grondgebied van de gemeente Hoeselt zijn

20.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je veillerai à ce que l'on réponde plus rapidement aux questions écrites à l'avenir.

Il reste cinq passages à niveau à

er nog vijf overwegen. Samen met een overweg in Tongeren zijn het de laatste overwegen op L34 op het grondgebied van Vlaanderen. Het uiteindelijke doel is om de volledige lijn overwegvrij te maken, in overeenstemming met de geldende procedures en in overleg met de lokale autoriteiten.

Infrabel heeft het afgelopen voorjaar een eerste overleg gehad met de fusiegemeente Bilzen-Hoeselt. In het verleden werd een streefbeeld opgesteld. Zowel de stad als Infrabel is van oordeel dat het streefbeeld geactualiseerd moet worden. Infrabel zal in 2025 een variantstudie opstarten. Het streefdoel is om tegen eind 2026 een eerste schetsontwerp van de vervangende infrastructuur klaar te hebben.

Op dit ogenblik is nog niet beslist of het project voor de vijf overwegen als geheel zal worden aanbesteed, dan wel in afzonderlijke opdrachten. De eerste aanbesteding zou bij een eenvoudig verloop van de procedure in 2028 kunnen plaatsvinden, onder voorbehoud.

Onder voorbehoud zouden de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd in de periode 2029-2032. Aangezien de knoop nog niet is doorgehakt welke variant het wordt, kan op dit ogenblik nog geen exact budget of begroting voor de werken worden geraamd.

Hoeselt. Ceux-ci, avec un passage à niveau à Tongres, sont les derniers sur la ligne 34 en Flandre. L'objectif final reste de supprimer les passages à niveau sur toute la ligne, conformément aux procédures et en concertation avec les autorités locales.

Infrabel a mené au printemps une première concertation avec la commune fusionnée de Bilzen-Hoeselt. L'objectif actuel doit être mis à jour. En 2025, Infrabel entamera une étude de variantes, dans le but de disposer d'une première ébauche de l'infrastructure de remplacement pour la fin de l'année 2026.

Aucune décision n'a encore été prise quant à la possibilité d'un marché public commun ou séparé. Si tout se déroule bien, le premier marché public pourrait être lancé en 2028. L'exécution des travaux pourrait alors avoir lieu au cours de la période 2029-2032. Étant donné qu'aucune variante définitive n'a encore été choisie, il n'est actuellement pas possible d'établir un budget.

20.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Is dat alle voorlopig beschikbare informatie? U hebt dus vooralsnog niet meer cijfers of informatie.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Vraag van Lieve Truyman aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen met dodelijke airbags" (56006840C)
21 Question de Lieve Truyman à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes posés par des airbags présentant un danger mortel" (56006840C)

21.01 **Lieve Truyman** (N-VA): Mijnheer de minister, dit is misschien een aparte vraag, maar ik heb ze ook gesteld aan minister Beenders, die mij doorverwees naar u. Daarom stel ik de vraag dus ook hier in deze commissie.

Onlangs kwam een Franse bestuurster om het leven door de ontploffing van haar airbag. Niet het ongeval zelf was de oorzaak van haar overlijden, wel de ontploffing van de airbag, die werd geproduceerd door het Japanse bedrijf Takata.

Het gebruik van ammoniumnitraat als ontploffingsmiddel verandert het levensreddende middel dat een airbag is in een krachtige bom. Door

21.01 **Lieve Truyman** (N-VA): J'ai déjà posé cette question au ministre Beenders, qui m'a renvoyée vers vous.

Récemment, une conductrice française a perdu la vie à la suite de l'explosion de son airbag. Le fabricant Takata a utilisé du nitrate d'ammonium, qui peut provoquer l'explosion soudaine des airbags en cas de vieillissement et d'exposition à la

veroudering en blootstelling aan warmte en luchtvochtigheid kunnen Takata-airbags abnormaal krachtig ontploffen, waarbij metalen deeltjes vrijkomen die op gruwelijke wijze het aangezicht treffen, met zelfs de dood tot gevolg.

Sinds begin jaren 2000 zijn er wereldwijd miljoenen voertuigen uitgerust met dit type airbag, verspreid over 30 verschillende constructeurs en meer dan 150 modellen. In de Verenigde Staten kreeg het bedrijf al hoge boetes opgelegd om het te dwingen het probleem versneld aan te pakken. In Frankrijk werd een rijverbod ingesteld voor de betrokken voertuigen. In ons land werd enkel het advies gegeven om niet meer met zulke voertuigen te rijden. Belgische eigenaars blijven intussen achter met veel vragen over hun veiligheid en de financiële gevolgen.

Ik stel deze vragen nu aan u. Ik heb ze ook aan de heer Beenders gesteld en zal ze vanmiddag ook voorleggen aan de heer Clarinval. Het probleem is al bekend sinds 2000. U was daar toen uiteraard nog niet bij betrokken, maar wat heeft onze overheid sindsdien ondernomen? Wat is er wel en wat is er niet gebeurd?

Bent u op de hoogte van de omvang van het probleem? Hebt u zicht op het aantal voertuigen in ons land die uitgerust zijn met een Takata-airbag? Hoeveel zijn er al teruggeroepen door de constructeurs? De klachten bij de Economische Inspectie vallen onder de bevoegdheid van uw collega.

Een belangrijke bezorgdheid is dat eigenaars niet verzekerd zouden zijn als ze in afwachting van de vervanging van de airbag met hun wagen blijven rijden. Wat als zich dan toch een probleem voordoet?

Ondertussen is het bedrijf Takata failliet gegaan en overgenomen door Joyson Safety Systems. Ook onze autohandelaars verdienen de nodige aandacht. Zij moeten financieel beschermd worden als ze de vereiste aanpassingen uitvoeren. Dat is wellicht eerder een Europese aangelegenheid.

Het dossier is inderdaad complex en atypisch. Het gaat dan wel niet over treinen, maar ook auto's maken deel uit van de mobiliteit.

21.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de Belgische autoriteiten hebben geen maatregelen genomen, aangezien de geldende regelgeving inzake het terugroepen van voertuigen die in overeenstemming moeten worden gebracht na een risico voor de veiligheid, het milieu of de gezondheid bepaalt dat het de fabrikant is die de maatregelen om ernstige risico's te verhelpen, moet voorstellen aan de goedkeuringsinstantie die de Europese typegoedkeuring heeft verleend. In dit geval gaat het om de Franse goedkeuringsinstantie, die de Europese typegoedkeuring voor de betrokken voertuigen heeft afgeleverd. Die instantie heeft de evaluatie uitgevoerd om te bepalen of de betrokken voertuigen een ernstig risico vormden. Na overleg met haar collega's in andere lidstaten over de door de fabrikant voorgestelde maatregelen, heeft ze haar analyse, samen met de door de fabrikant voorgestelde maatregelen om de risico's te verhelpen, aan de Europese Commissie overgemaakt.

De Europese Commissie heeft die analyse goedgekeurd en een terugroepnummer toegekend in de RAPEX-toepassing, die toegankelijk is via de Europese website. Na de publicatie in RAPEX hebben meerdere

chaleur ou à l'humidité. Des millions de véhicules équipés de ce type d'airbag sont en circulation dans le monde, répartis entre 30 constructeurs et plus de 150 modèles. Les États-Unis ont déjà infligé de lourdes amendes. La France a quant à elle interdit l'utilisation des véhicules concernés. En Belgique, on se contente pour l'instant d'émettre la recommandation de ne plus circuler avec ces véhicules. Les propriétaires se posent des questions concernant la sécurité et les conséquences financières.

Qu'ont entrepris les autorités depuis que le problème a été révélé en 2000? Combien de véhicules équipés d'airbags Takata sont en circulation et combien ont déjà été rappelés? Quelle est la situation en termes d'assurance des propriétaires qui continuent de circuler avec ces airbags? Une compensation est-elle octroyée aux concessionnaires automobiles qui effectuent les adaptations nécessaires?

21.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La Belgique n'a pris aucune mesure dans ce dossier, parce que la réglementation européenne dispose qu'en cas de risque grave, c'est au fabricant lui-même de proposer des mesures à l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception par type européenne. En l'occurrence, c'est l'autorité française qui a transmis, conjointement avec le fabricant, les mesures préconisées à la Commission européenne. Celle-ci a attribué un numéro de rappel pour les véhicules concernés par le biais du système d'échange rapide d'informations (RAPEX).

fabrikanten de chassisnummers van de betrokken voertuigen aan de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen bezorgd, om de naam en het adres van de titularis te verkrijgen, zodat zij de voertuigen kunnen terugroepen en in overeenstemming brengen. De aanvragen van de fabrikanten aan de DIV vanaf op 22 juli 2020 betroffen 282 voertuigen die in België zijn ingeschreven.

Wat het aantal voertuigen betreft in België die zijn uitgerust met een Takata-airbag, hierover heb ik een vraag gesteld aan de DIV. De DIV beschikt echter niet over deze informatie. Het is de verantwoordelijkheid van de verschillende fabrikanten om die voertuigen met deze airbags te identificeren en terug te roepen. Ik ben niet op de hoogte van het aantal klachten dat de Economische Inspectie hierover heeft ontvangen. Die dienst valt, zoals u weet, onder de bevoegdheid van mijn collega, minister Clarinval, belast met Economie. Zoals eerder benadrukt, hangt de regelgeving inzake het terugroepen van motorvoertuigen wegens een ernstig risico op het vlak van veiligheid, milieu en gezondheid niet af van de Economische Inspectie, maar van de diensten die verantwoordelijk zijn voor de homologatie van voertuigen.

Wat de verzekeringskwestie betreft, verwijs ik u naar mijn collega, minister Clarinval, bevoegd voor de verzekeringswetgeving. Wat betreft de acties van concessiehouders ten aanzien van de failliet verklaarde firma Takata, berust de verantwoordelijkheid bij de fabrikant om commerciële procedures te starten die onder het handelsrecht vallen.

Voor zover me bekend, is er momenteel geen actie op Europees niveau.

Plusieurs fabricants ont communiqué des numéros de châssis à la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), afin d'obtenir les coordonnées des propriétaires. Depuis le 22 juillet 2020, 282 véhicules immatriculés en Belgique ont été identifiés. La DIV ne dispose pas de données sur le nombre de véhicules équipés d'un airbag Takata dans notre pays. Il appartient aux fabricants d'identifier et de rappeler les véhicules concernés.

Les plaintes adressées à l'Inspection économique et les questions relatives aux assurances relèvent de la compétence du ministre de l'Économie. En ce qui concerne la situation des concessionnaires, c'est au fabricant de prévoir des procédures commerciales. Enfin, je n'ai connaissance d'aucune initiative à l'échelon européen.

21.03 **Lieve Truyman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Er is al een beetje meer licht aan het einde van de tunnel, maar we zijn er zeer zeker nog niet. Ik ga hiermee dus verder. Ik hoop dat we onze Belgische autobestuurders hiertegen kunnen beschermen.

21.03 **Lieve Truyman** (N-VA): Je continuerai à m'investir dans la protection des automobilistes belges.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ambtenaren met een zelfstandige activiteit in bijberoep" (56006841C)
22 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les fonctionnaires exerçant une activité d'indépendant à titre complémentaire" (56006841C)

22.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik moet mij opnieuw verontschuldigen voor een vraag die zich leent tot een schriftelijke vraag. Het gaat om een schriftelijke vraag van 11 februari 2025.

U hoeft mij ter zake opnieuw geen details voor te lezen. Ik zou het echter appreciëren, mocht ik het antwoord kunnen ontvangen.

22.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Il s'agit d'une question écrite qui date du 11 février 2025. Je souhaiterais recevoir une réponse à cette question.

22.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het schijnt dat wij een antwoord hebben gegeven op de vraag. Ik heb het antwoord hier immers. Het is misschien beter dat wij u de schriftelijke antwoorden geven.

22.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Il semble que nous vous ayons remis cette réponse. En tout cas, je l'ai sous les yeux et je vais vous la remettre immédiatement.

22.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat zou kunnen.

22.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het antwoord bevat cijfers.

22.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is perfect. Ik zal een en ander met mijn medewerkster bekijken, mocht er een misverstand zijn. Ik zal het antwoord dadelijk in ontvangst nemen.

22.06 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik zal ook laten bekijken wanneer u het antwoord normaal gekregen zou moeten hebben.

22.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is geen probleem.

De **voorzitter**: Het antwoord is terecht. Dat is het belangrijkste.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 19" (56006861C)
23 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 19" (56006861C)

23.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de investeringsplannen van Infrabel voorzien in de elektrificatie en de aanleg van een tweede spoor op lijn 19, inclusief een aantal noodzakelijke stopplaatsen. Dat hebt u vorige week nog bevestigd.

De verdubbeling van die spoorlijn staat al sinds ongeveer 2009 op de agenda. In 2016 werd het project ook in de Vlaamse spoorprioriteiten opgenomen. De bedoeling is niet alleen om een betere reizigersdienst tussen Noord-Limburg en Antwerpen en Brussel aan te bieden, maar ook om een verbeterde grensoverschrijdende spoorverbinding tot stand te brengen. Zo maakt lijn 19 deel uit van de IJzeren Rijn en zou het ons ook toelaten om met personenvervoer naar Weert te sporen. Ik heb hierover een aantal vragen, mijnheer de minister.

Oorspronkelijk zouden de werkzaamheden in 2024 van start gaan, maar die timing is niet gehaald. Wat is de huidige timing voor de start en het einde van de werken op die spoorlijn? Hoe worden die gefinancierd?

U zei vorige week ook dat de noodzakelijke stopplaatsen aangepakt zullen worden. Wat houdt dat precies in? Hoe moeten wij dat begrijpen?

Het stuk Neerpelt–Hamont, het laatste deel van de lijn, zou een enkel spoor blijven. Klopt dat? Wat is daarvoor de reden?

Wat zal er gebeuren met de overwegen op dat traject? Heeft Infrabel eventueel ook plannen om die op termijn af te sluiten?

23.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Les travaux de dédoublement de la ligne 19 auraient dû commencer en 2024. Le calendrier n'a pas été respecté.

Quel est le nouveau calendrier? Comment ce projet est-il financé? Les point d'arrêt nécessaires seront également aménagés dans le cadre du doublement de la capacité de la ligne. En quoi consisteront ces aménagements? Pourquoi le tronçon entre Neerpelt et Hamont ne sera-t-il pas dédoublé? Qu'est-il prévu pour les passages à niveau?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De start van de werken is momenteel gepland in de loop van 2026 en is afhankelijk van het verdere verloop van de procedures. De voorziene einddatum is 2030. De aanleg van het tweede spoor op lijn 19 wordt door het SMIP gefinancierd.

De stopplaatsen Hamont, Lommel en Overpelt maken deel uit van de perimeter van de noodzakelijke stopplaatsen. De werken aan de stopplaats Hamont zijn inmiddels uitgevoerd. De perronborden werden aangepast naar hoge perronborden, teneinde te voldoen aan de eisen inzake integrale toegankelijkheid. Bovendien werden de perrons verlengd.

23.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Les travaux sont prévus pour 2026, mais leur lancement dépend du déroulement des procédures. La date de fin est prévue pour 2030. La pose de la deuxième voie est financée par le plan stratégique pluriannuel d'investissements (PSPI).

Les arrêts Hamont, Lommel et Overpelt sont nécessaires et sont

Ook in Lommel en Overpelt worden de perrons verlengd en verhoogd. Indien de stopplaats in Overpelt op een nieuwe locatie zou moeten komen, wordt in volledig nieuwe perrons voorzien.

Het tweede spoor tussen Balen-Werkplaatsen en Neerpelt volstaat om de nodige uitwijk- en kruisingsbeweging uit te voeren.

In het kader van het project wordt overweg Hoeverdijk in Lommel door een fietsbrug vervangen. Voor de overige overwegen zijn er nog geen concrete plannen.

ou seront adaptés. Les quais de l'arrêt Hamont ont déjà été rehaussés et rallongés. Il en sera de même à Lommel et à Overpelt. Il est possible que l'arrêt Overpelt soit déplacé. La deuxième voie reliant Balen-Werkplaatsen à Neerpelt est suffisante pour permettre des mouvements d'écartement et de croisement. Le passage à niveau de Hoeverdijk à Lommel sera remplacé par une passerelle pour cyclistes. Les autres passages à niveau ne font encore l'objet d'aucun projet concret.

23.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw duidelijke antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

24 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rechten van de vliegtuigpassagiers" (56006867C)
24 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les droits des passagers aériens" (56006867C)

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

Binnenkort wordt er in het Europees Parlement gestemd over de herziening van Verordening EC261, die de rechten van vliegtuigpassagiers regelt. Het voorstel verhoogt de drempel voor compensatie bij vertragingen, wat tot grote bezorgdheid leidt. Zo zou compensatie pas vanaf 4 uur vertraging gelden voor korte afstandsvluchten (i.p.v. 3 uur), en vanaf 6 uur voor langeafstandsvluchten (i.p.v. 4 uur). Dit voorstel stuit op veel kritiek binnen het Parlement en leeft sterk bij het publiek. Nochtans is er in juni een politiek akkoord bereikt in de Raad. Ik wil graag verduidelijking over de beweegredenen van de minister om hiermee in te stemmen, gezien de mogelijke impact op de passagiersrechten.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Wat was het officiële Belgische standpunt tijdens de onderhandelingen in de Raad over de herziening van Verordening EC261?

Heeft België expliciet ingestemd met het politiek akkoord dat in juni is bereikt? Zo ja, op basis van welke argumenten of afwegingen?

Is er een verslag of fiche beschikbaar van de Belgische tussenkomst tijdens de Raad van Transportministers?

Was er overleg met stakeholders zoals consumentenorganisaties, luchtvaartmaatschappijen of passagiersverenigingen vóór België zijn standpunt innam?

Welke alternatieven ziet België om vertragingen aan te pakken zonder passagiersrechten af te zwakken?

24.01 **Britt Huybrechts** (VB): *La révision du règlement européen qui vise à relever les seuils d'indemnisation en cas de retard de vol fait l'objet de nombreuses critiques. Cette proposition sera soumise prochainement au vote du Parlement européen. Le Conseil des ministres des Transports était pourtant parvenu à un accord politique au mois de juin.*

Quelle était la position de la Belgique? Une concertation avait-elle été organisée avec les parties prenantes belges? Existe-t-il d'autres possibilités de gérer les retards de vol sans affaiblir les droits des passagers?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Sinds de start van de herziening van de verordeningen 261/2004 en 2027/97 hebben we ons laten leiden door het evenwicht tussen de belangen van de consumenten en die van de luchtvaartmaatschappijen. In dat dossier hebben we nauw samengewerkt met het kabinet van minister Beenders.

De besprekingen die vooral op die drempels waren toegespitst waren langdurig en zeer bewogen, tot er op 5 juni eindelijk een politiek akkoord kon worden bereikt. Hoewel het aangenomen voorstel een verlaging van de drempels voor het recht op compensatie inhoudt, bevat de tekst eveneens een dertigtal nieuwe rechten voor consumenten, in het bijzonder voor personen met beperkte mobiliteit.

Met het oog op een constructieve samenwerking en om die nieuwe rechten te vrijwaren, heeft België voor het voorstel gestemd. Die positieve stem was afhankelijk van de toevoeging van de vermelding van het automatische karakter van de compensaties in de artikelen 5 en 17 van het wetsvoorstel. Aangezien de zitting van de Raad openbaar was, kunt u de opnames van mijn tussenkomst tijdens die Raad raadplegen.

De Belgische stakeholders werden geconsulteerd en kregen de kans om hun standpunt te delen over het voorstel tot herziening van verordening 261/2004. De consumentenorganisaties hebben zich tot de FOD Economie gewend en het kabinet van minister Beenders heeft zijn standpunt verder overgebracht. We hebben een constructieve samenwerking opgebouwd en behouden met het kabinet van minister Beenders in het kader van de herziening. Alle standpunten zijn gehoord en vormen een waardevolle basis voor het verdere werk, wat uiteindelijk heeft geleid tot een besluit dat zowel rekening houdt met de rechten van passagiers als met de belangen van de luchtvaartsector.

We rekenen nu op het vervolg van de onderhandelingen om de passagiersrechten verder te kunnen versterken. We moeten er echter aan herinneren dat België in het kader van de Europese onderhandelingen niet alleen aan tafel zit, maar samen met de andere lidstaten een gemeenschappelijk standpunt moet uitwerken. Een pragmatische en open aanpak blijft dus essentieel om het dossier op een constructieve manier vooruit te helpen.

Zoals u terecht opmerkt, is het belangrijk om vertragingen tot een minimum te beperken. Dit aspect valt echter niet onder de huidige herzieningen van de wetgeving. België heeft de afgelopen jaren overigens bijzonder weinig vertragingen in het luchtverkeer gekend. Dit is grotendeels te danken aan het consequent aanwervings- en investeringsbeleid bij onze luchtverkeersleider, dat zelfs tijdens de COVID-19-pandemie werd voortgezet. Ik wil er tevens op wijzen dat de verantwoordelijkheid voor deze vertragingen bij de luchtvaartmaatschappijen ligt en niet bij de federale overheid.

24.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

24.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Depuis la révision des règlements 261/2004 et 2027/97, nous avons tenté d'équilibrer les intérêts des consommateurs et ceux des compagnies aériennes, en travaillant en étroite collaboration avec le cabinet du ministre Beenders.

Après d'intenses discussions, un accord politique a été conclu le 5 juin. La proposition prévoit une réduction du montant des indemnités, mais accorde également une trentaine de nouveaux droits aux passagers, en particulier aux personnes à mobilité réduite.

La Belgique a voté en faveur de ce texte, à condition que le caractère automatique de l'indemnisation soit ajouté aux articles 5 et 17. Mon intervention se trouve dans les enregistrements de la réunion du Conseil.

Les parties prenantes belges ont été consultées et leur contribution a fourni une base précieuse dans la recherche d'un compromis qui respecte autant les droits des passagers que les intérêts du secteur.

Nous comptons sur la poursuite des négociations pour renforcer davantage les droits des passagers. Un état d'esprit pragmatique et ouvert reste essentiel pour trouver une position commune.

Il est évidemment primordial de réduire au maximum les retards, mais cet élément ne fait pas partie de cette révision. À ce titre, la Belgique connaît peu de retards grâce à la politique cohérente menée par notre contrôleur aérien, skeyes.

25 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Fast Lane pass" (56006868C)

25 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le pass Fast Lane" (56006868C)

25.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Brussels Airport heeft een nieuw concept gelanceerd: de Fast Lane. Met deze pas ga je sneller door de veiligheidscontrole, omdat je gebruik mag maken van een aparte, kortere wachtrij. Dat bespaart tijd. De prijs van een Fast Lane-pas bedraagt tevens 12,50 euro, wat niet goedkoop is.*

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Sinds wanneer is de Fast lane operatief en hoe vaak is hier al gebruik van gemaakt (graag cijfers per maand sinds aanvang tot heden)?

Gezien de structurele problemen met lange wachtrijen aan de beveiliging op Brussels Airport, acht u het niet wenselijker om de infrastructuur van de Fast Lane open te stellen voor iedereen, in plaats van enkel voor wie extra betaalt?

Ziet u het risico dat het invoeren van betalende Fast Lanes de druk op de reguliere beveiligingslijnen vergroot, en zo leidt tot een minderwaardige ervaring voor wie niet betaalt?

Geeft dit systeem niet het signaal dat vlot en efficiënt reizen vooral weggelegd is voor mensen met meer financiële middelen?

Zou het geen beter idee zijn om het huidige betalende Fast Lane-systeem af te schaffen en in de plaats daarvan een gratis Fast Lane in te voeren voor senioren, personen met een handicap, zwangere vrouwen en gezinnen met jonge kinderen, zoals op verschillende Spaanse luchthavens bestaat?

25.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Brussels Airport a lancé le nouveau concept de la Fast Lane, qui permet de passer plus rapidement les contrôles de sécurité. La carte qui y donne accès coûte 12,50 euros.*

Depuis quand la Fast Lane est-elle opérationnelle et à combien de reprises a-t-elle été utilisée? Ne serait-il pas préférable de la rendre gratuite et ainsi accessible à tous, ou au moins aux personnes âgées, aux personnes en situation de handicap, aux femmes enceintes et aux familles? La Fast Lane n'augmente-t-elle pas la pression sur les lignes de sécurité classiques?

25.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, de Fast Lane betreft het beheer van de screeningcontroles, dat onder de exclusieve verantwoordelijkheid van de luchthavenuitbater Brussels Airport Company valt. Het gaat om een operationeel-commercieel element waarover Brussels Airport Company geen data publiek maakt.

Inzake de wachtrijen lijkt het mij belangrijk om het onderscheid te maken tussen enerzijds de grenscontrole, die door de federale politie wordt uitgevoerd en waarvoor er inderdaad lange wachtrijen zijn, en anderzijds de veiligheidscontrole van de passagiers, waarvoor de luchthavenuitbater verantwoordelijk is en waarvoor er behalve in zeer uitzonderlijke gevallen geen structureel lange wachtrijen zijn.

Het probleem van de lange wachtrijen ligt enkel bij de grenscontrole, die onder de bevoegdheid van de federale politie valt. Die problemen zijn voornamelijk te wijten aan het tekort aan grenscontroleurs en de beperkte toegankelijkheid van de eGates voor onderdanen van landen buiten de Schengenzone.

Minister Bernard Quintin heeft in juni 2025 trouwens een zomerplan aangekondigd op de luchthaven van Zaventem dat tot doel heeft de wachttijden te verminderen aan de paspoortcontroles. Ik verwijs naar mijn collega-minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken voor meer verduidelijking over dat plan.

25.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Le pass Fast Lane concerne les contrôles de filtrage, qui relèvent de la Brussels Airport Company (BAC). Celle-ci ne publie pas de chiffres à ce sujet. Il existe une différence entre d'une part, les contrôles aux frontières, qui sont effectués par la police fédérale, et qui génèrent effectivement de longues files d'attente, et d'autre part, les contrôles de sécurité des passagers, pour lesquels l'exploitant de l'aéroport est compétent, et où on n'observe généralement aucune longue file d'attente.

Les longues files d'attente au contrôle frontalier sont principalement dues à un manque de contrôleurs et à l'accessibilité limitée des bornes électroniques pour les voyageurs de pays situés en dehors de l'espace Schengen. En juin 2025, le ministre Quintin a annoncé la mise en place d'un plan estival visant à réduire ces

De minister van Binnenlandse Zaken werkt aan oplossingen op middellange termijn om voldoende politieagenten te voorzien voor de grenscontrole op Brussels Airport.

De beslissing om het gebruik van eGates uit te breiden tot paspoorthouders uit andere veilige landen buiten de Schengenzone ligt in de handen van de minister van Asiel en Migratie.

temps d'attente. Il planche également sur des solutions de déploiement d'un nombre suffisant de policiers. La décision d'étendre l'accès des bornes électroniques aux détenteurs de passeports d'autres pays sûrs, qui ne sont pas membres de l'espace Schengen appartient à la ministre de l'Asile et de la Migration.

25.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik heb u al vragen gesteld over de lange wachtrijen. Wat u daarnet antwoordde, heb ik ook al schriftelijk ontvangen.

Over de Fast Lane stelt u dat er geen structureel lange wachtrijen zijn. Nochtans zijn er wel degelijk regelmatig heel lange wachtrijen.

Het is mij opgevallen dat andere landen, zoals Spanje, wel voordelen bieden aan bepaalde groepen. Toen ik zwanger was, viel het mij op dat gezinnen, zwangere vrouwen en minder mobiele senioren daar gebruik mogen maken van een aparte lijn voor de veiligheidscontrole, dus niet voor de grenscontrole.

In Brussels Airport wordt nu echter een aparte lijn voorbehouden voor mensen die ervoor betalen in plaats van voor mensen die mogelijk hinder ondervinden van lang wachten, stoppen, wandelen, opnieuw stoppen en opnieuw wandelen. Zou het dus niet beter zijn om de Fast Lane aan te passen en voor te behouden voor bijvoorbeeld zwangere vrouwen, gezinnen met veel kinderen of senioren met beperkte mobiliteit?

Het is jammer dat Brussels Airport daarover geen cijfers geeft. Ik zal de situatie wel blijven opvolgen, want het kan interessant zijn om die lijn open te stellen voor mensen die er meer nood aan hebben, als blijkt dat die niet vaak gebruikt wordt.

25.03 **Britt Huybrechts** (VB): Effectivement, on déplore souvent de très longues files d'attente dans la zone Fast Lane. Des pays tels que l'Espagne offrent des avantages à certaines catégories de voyageurs. Il est par ailleurs regrettable que l'aéroport de Bruxelles ne publie pas de chiffres concernant l'utilisation.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 56007007C van de heer Seuntjens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 56007007C de M. Seuntjes est transformée en question écrite.

26 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De elektrificatie van het treinaanbod" (56007079C)
26 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'électrification du parc ferroviaire" (56007079C)

26.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): *Geachte minister, in een studie van Transport & Mobility Leuven (dec 2020), in opdracht van de FOD Mobiliteit, werden de alternatieven voor dieseltreinen voor personenvervoer onderzocht. De huidige uitstoot van de dieseltreinen is aanzienlijk en valt moeilijk te rijmen met de ambitie om tegen 2030 de CO_2-uitstoot met 55% te verminderen en om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.*

In de studie worden batterijtreinen, waterstoftreinen en volledige elektrificatie met elkaar vergeleken. De treinlijn Ronse-Eeklo zou volgens

26.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): *L'étude de* Transport & Mobility Leuven *montre que les trains au diesel contribuent fortement aux émissions de CO_2. Trois options ont été étudiées: l'électrification, les trains à batterie et les trains à hydrogène. La ligne fréquentée Renaix-Audenarde-Gand-Eeklo ressort comme prioritaire pour l'électrification.*

de studie prioritair in aanmerking komen voor elektrificatie. Met 2,2 miljoen treinkilometer per jaar is de treinlijn Ronse-Oudenaarde-Gent-Eeklo de drukst gebruikte niet-geëlektrificeerde spoorlijn voor personenvervoer in België. Dit is zelfs ruim meer dan alle andere niet-geëlektrificeerde lijnen voor personenvervoer samen: Charleroi-Couvin (650 000), Gent-Geraardsbergen (625 000) en Aalst-Burst (37 566) komen samen slechts aan 1 312 566 treinkilometer per jaar (zie studie)

Vandaar volgende vragen:

- Wat zijn de laatste en eerstvolgende stappen die de NMBS, Infrabel en de regering gezet hebben om de laatste dieselspoorlijnen voor personenvervoer te ontdieselen?

- Welke investeringsbudgetten zijn er gereserveerd voor de ontdieseling?

- Zet de NMBS nog in op verder onderzoek naar waterstoftreinen of krijgen de elektrificatie van spoorlijnen en batterijtreinen de voorrang?

- Kan de minister bevestigen dat er reeds een bestelling zou geplaatst zijn voor batterijtreinen? Zo ja, hoeveel treinen werden er besteld, voor welke treinlijnen precies en tegen welke kostprijs?

- Is er al een prioritering gemaakt van de treinlijnen die zullen ontdieseld worden? Welke criteria spelen hierbij een rol?

- Zal de NMBS ook door de koolstoftaks van ETS2 gevat worden?

- Heeft de ontdieseling van de spoorlijn Ronse - Oudenaarde - Gent - Eeklo op basis van de studieresultaten prioriteit gekregen? Welke volgende stappen kan u voor deze spoorlijn in het vooruitzicht stellen?

- Op welke termijn willen de NMBS, Infrabel en de regering de ontdieseling op de spoorlijn Ronse - Oudenaarde - Gent - Eeklo realiseren?

Quelles mesures la SNCB, Infrabel et le gouvernement ont-ils déjà prises pour éliminer le recours au diesel sur les dernières lignes? Quel budget d'investissement a-t-il été débloqué à cet effet? Mise-t-on encore sur des trains à hydrogène ou la priorité est-elle accordée à l'électrification et aux trains à batterie? Des trains à batterie ont-ils déjà été commandés? Une liste de priorités a-t-elle déjà été établie pour l'élimination du diesel? Sur la base de quels critères? La SNCB sera-t-elle soumise à la taxe carbone de l'ETS2? La priorité a-t-elle été accordée à la ligne Renaix-Gand-Eeklo et quelles sont les prochaines étapes? À quelle échéance la SNCB, Infrabel et le gouvernement comptent-ils mettre fin à l'utilisation du diesel sur cette ligne?

26.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het Belgische spoorwegnet is een van de meest geëlektrificeerde van Europa, met 88 % van de lijnen uitgerust met bovenleiding, tegenover een Europees gemiddelde van 57 %.

Infrabel is een belangrijk reflectieproces opgestart om de relevantie van elektrificatie op lange termijn te evalueren, met name in het kader van de vervanging van bovenleidingen, waarvan de levensduur wordt geschat op 120 jaar. Dat betreft dus een investering op zeer lange termijn, die moet gebeuren met inachtneming van talrijke parameters.

Wat het standpunt van de NMBS betreft in het kader van de elektrificatie, heeft ze mij laten weten dat ze een sterke voorkeur heeft voor het gebruik van elektrische treinen. Dat is beter voor het klimaat, voor de geluids- en geurhinder en voor de efficiëntie bij het inzetten van materieel. Het NMBS-materieel dat wordt ingezet voor reizigersvervoer, bestaat vandaag voor 95 % uit elektrische treinen. Toch is nog altijd een deel van het Infrabel-netwerk niet geëlektrificeerd. Er zijn nog vier resterende diesellijnen in Oost-Vlaanderen, de lijnen 58, 82, 86 en 122, alsook telkens één in Henegouwen en Namen, de lijnen 132 en 134.

Dieseltreinen zijn momenteel het enige alternatief voor die spoorlijnen.

26.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Notre réseau ferroviaire est électrifié à 88 %, ce qui fait de la Belgique l'un des leaders européens. Infrabel examine actuellement s'il est judicieux de poursuivre l'électrification du réseau et à quels endroits, notamment en vue de remplacer des caténaires existantes, qui ont une durée de vie de 120 ans.

La SNCB privilégie les trains électriques, notamment pour des raisons climatiques, de nuisances sonores et d'efficacité. À l'heure actuelle, 95 % de son matériel roulant voyageurs se compose de trains électriques. Il subsiste toutefois quelques lignes non électrifiées: il s'agit des lignes 58, 82, 86 et 122 en Flandre orientale et des lignes 132

De NMBS beschikt over een kleine vloot dieselvoertuigen voor dat doeleinde. De MW41-dieseltreinen zijn in dienst gekomen in 2000 en voldoen aan de Europese UIC-normen met waarde 98. Die norm bepaalt aan welke eisen nieuwe en aangekochte systemen moeten voldoen. Normen evolueren soms in de tijd en vereisen soms retroactieve aanpassingen. Voor dieselmotoren zijn er echter geen retroactieve aanpassingen vereist. Bijgevolg voldoen die dieseltreinen aan de regelgeving. Treinen hebben een gemiddelde levensduur van 40 jaar en alle budgettaire voorzieningen zijn daarop afgestemd. Het huidige dieselpark van NMBS zal vanaf 2032 geleidelijk buiten dienst worden gesteld.

Als goede huisvader en gelet op de investeringen die in dit materieel zijn gedaan kan de NMBS niet anders dan het materieel blijven inzetten tot het einde van de geplande levensduur. Ze heeft die treinen nodig om voldoende capaciteit te voorzien voor het vervoer van reizigers. Zoals aangegeven zullen de MW41-treinen binnen een tiental jaar het einde van hun levensduur bereiken. Op dat moment zullen ze niet vervangen worden door nieuwe dieseltreinen, maar door gewone elektrische treinen of door treinen die op batterijen rijden. Ook dat zijn elektrische treinen, met alle voordelen die daarmee gepaard gaan, maar het gaat wel om treinen die geen bovenleiding nodig hebben om stroom af te nemen. De vervanging van dit materieel is voorzien na 2030, met de indienststelling van de MR30's met batterijen.

Daarom is het belangrijk dat deze bestelling snel wordt afgerond. Vanzelfsprekend zullen deze nieuwe treinen voldoen aan de moderne vereisten op het vlak van toegankelijkheid en comfort. Naast de vernieuwing van de bovenleidingen wordt de huidige periode ook gekenmerkt door de komst van nieuwe technologieën op de markt en de noodzaak om de CO_2-uitstoot te verminderen, in overeenstemming met de Europese doelstellingen. Infrabel onderzoekt verschillende autonome technologieën zoals pantograaf/batterij, pantograaf/diesel en pantograaf/waterstof, evenals alternatieve brandstoffen zoals biodiesel, waterstof en ammoniak. Die technologieën worden momenteel getest om hun haalbaarheid en effectiviteit te bepalen.

Het proces van de decarbonisatie van dieselspoorlijnen voor passagiersvervoer is dus goed opgestart, met een gerichte aanpak in plaats van een systematische elektrificatie. Infrabel legt de nadruk op samenwerking met belanghebbenden om een duurzame economische transitie te waarborgen. De prioriteitscriteria omvatten de economische en operationele haalbaarheid, maatschappelijke en regelgevende druk, evenals de beschikbaarheid van innovatieve technologieën. Samengevat is de decarbonisatie van het Belgische spoorwegnet volop bezig, door nieuwe technologieën te verkennen en te testen, terwijl de vernieuwing van de infrastructuur zorgvuldig wordt gepland voor een duurzame en efficiënte transitie.

26.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik bedank u voor uw antwoorden. Ik heb veel vragen moeten stellen en zal nog een groot deel van de vragen opnieuw stellen via een schriftelijke vraag.

Ik heb dus veel vragen gesteld, omdat we geen antwoord krijgen op onze schriftelijke vragen en de antwoorden lang op zich laten wachten.

et 134 dans le Hainaut et en province de Namur.

Pour ces lignes, la SNCB possède une flotte limitée de trains diesel, qui sont en service depuis 2000. Ces trains respectent les normes environnementales européennes en vigueur. En l'absence d'exigences rétroactives applicables aux moteurs diesel, ils restent conformes. Les trains diesel ont une durée de vie prévue de 40 ans et seront progressivement mis hors service à partir de 2032.

La SNCB doit continuer d'utiliser son matériel diesel existant jusqu'à la fin de sa durée de vie afin de garantir une capacité suffisante en termes de nombre de voyageurs transportés. Les trains diesel seront remplacés vers 2030 par des trains électriques ou à batteries. Les trains à batteries ne nécessitent pas de caténaires, tout en offrant les avantages de la propulsion électrique. C'est pourquoi la commande de trains à batteries doit être finalisée rapidement. Ces trains répondront aux dernières exigences en matière de confort et d'accessibilité.

Outre le renouvellement des caténaires, Infrabel teste actuellement de nouvelles technologies, telles que les batteries pantographes, l'hydrogène et les carburants alternatifs comme le biodiesel et l'ammoniac. La suppression du diesel s'effectue donc de manière ciblée et non systématique, en tenant compte de la faisabilité économique, des possibilités technologiques et de la réglementation. La décarbonation est en bonne voie, grâce à la coopération et à l'innovation, sur la base d'une approche réfléchie de la rénovation des infrastructures et du développement durable du rail.

26.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Je n'ai pas obtenu de réponse à certaines questions. Je vais les reposer par écrit, mais cette question était à l'origine également une question écrite à laquelle nous n'avons pas

Ik heb op een aantal vragen nog altijd geen antwoord gekregen. Zal de NMBS onderworpen worden aan de koolstoftaks van ETS2 (Emissions Trading System)? Wat is de stand van zaken van de spoorlijn Ronse-Oudenaarde-Gent? Ik zal die vragen dus opnieuw stellen via een schriftelijke vraag, maar hoop dan ook dat u op korte termijn een antwoord kunt geven.

obtenu de réponse. J'espère obtenir une réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

27 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'espace aérien belge et l'arrivée des F-35" (56007089C)
27 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Belgische luchtruim en de F-35's" (56007089C)

27.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, ils sont là! Le lot des 34 F-35, commandés en 2018, est arrivé. Avec l'arrivée de ces nouveaux avions se pose la question de la gestion de notre espace aérien. Malgré les progrès technologiques de gestion de cet espace, il semble que votre gouvernement ne dispose toujours pas de réponse concrète, notamment pour l'entraînement des pilotes de F-35.

Un groupe de travail avait été créé en 2019 afin de jeter les bases d'une utilisation conjointe de l'espace aérien par l'aviation civile et l'aviation militaire. Ce groupe de travail vient de produire un rapport intermédiaire. Le SPF Mobilité confirme d'ailleurs que les "nouveaux besoins d'entraînement des F-35" y sont évoqués, sans toutefois apporter de solution concrète.

Monsieur le ministre, quelles sont les pistes avancées par ce groupe de travail?

Comment les zones d'entraînement militaire belges, déjà exiguës pour nos F-16, vont-elles évoluer? Allons-nous devoir uniquement nous entraîner, à l'étranger, en Sicile? Quelles sont les possibilités offertes en mer du Nord?

Comment allez-vous gérer les tensions entre aviation militaire et civile avec l'acquisition des F-35, sans parler des drones de combat qui volent à 10 000 mètres d'altitude environ, comme l'aviation civile, et des canons à longue portée qui nécessitent la fermeture de l'espace aérien?

Alors que la situation est déjà critique, comment compte faire le gouvernement avec l'acquisition annoncée de 11 F-35 supplémentaires?

27.01 **Dimitri Legasse** (PS): De F-35's die in 2018 besteld werden, zijn inmiddels geleverd. In 2019 werd er een werkgroep opgericht om de fundamenten te leggen voor een gezamenlijk gebruik van het luchtruim door de militaire en burgerluchtvaart. In zijn jongste voorlopige rapport gaat die werkgroep in op de nieuwe trainingsbehoeften van de F-35-piloten, zonder evenwel concrete oplossingen aan te reiken.

Welke mogelijke oplossingen worden er naar voren geschoven? In welke zin zullen de Belgische militaire trainingszones, die voor onze F-16's al veel te klein waren, evolueren? Zullen onze militairen in het buitenland moeten trainen? Welke mogelijkheden biedt de Noordzee? Hoe zult u omgaan met de spanningen tussen de militaire en burgerluchtvaart, nu er ook gevechtsdrones op dezelfde hoogte vliegen als gewone vliegtuigen en het leger langeafstandkanonnen heeft waarvoor het luchtruim gesloten moet worden? Hoe kijkt u in deze moeilijke context naar de elf F-35's die bijbesteld zullen worden?

27.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, le groupe de travail vise à répondre aux besoins évolutifs des *stakeholders*, tant militaires que civils, en particulier aux nouveaux besoins d'entraînement des F-35. Le rapport auquel vous faites référence ne contient, à ce stade, aucune solution concrète, mais les études continuent sur la question.

Différentes pistes sont encore à l'étude. Cependant, je peux déjà vous dire qu'il ressort du groupe de travail que les besoins de la Défense en matière d'entraînement du F-35 ne sont pas encore suffisamment circonscrits, et que les échanges doivent donc se poursuivre.

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De werkgroep wil antwoorden bieden op de veranderende noden van de militaire en burgerlijke stakeholders. Het rapport van de werkgroep bevat geen concrete oplossingen, maar de studies worden voortgezet. De noden van Defensie inzake de oefenvluchten voor de F-35's zijn nog niet voldoende precies omschreven.

Les discussions relatives à l'évolution des zones d'entraînement militaire en Belgique sont toujours en cours. Plusieurs pistes sont également à l'étude, tant au niveau national qu'en coopération avec des partenaires internationaux, afin de répondre au mieux aux besoins opérationnels actuels et futurs.

Le ministre de la Défense est également impliqué. Son administration doit faire un exercice d'objectivation de ces besoins et revenir avec des éléments d'information permettant d'en avoir une vision plus claire.

Mon équipe travaille en concertation avec les acteurs concernés à des scénarios équilibrés permettant de consigner les besoins civils et militaires dans l'espace aérien. J'ai par ailleurs sollicité mon administration, afin de disposer d'un état des lieux de ce qui est sur la table actuellement en termes d'identification des problématiques et des pistes de solutions possibles.

La même demande a été adressée aux contrôleurs aériens belges ainsi qu'aux contrôleurs aériens du Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Une réunion s'est encore tenue hier, mais je n'en ai pas encore reçu les conclusions.

Sur la base de la définition des besoins de la Défense et des pistes de solutions possibles, les échanges entre les différents acteurs concernés pourront et devront se poursuivre.

Over de evolutie van de militaire trainingszones zijn er nog besprekingen aan de gang. Verschillende mogelijkheden worden bestudeerd, op nationaal niveau en in samenwerking met internationale partners. De minister van Defensie is eveneens hierbij betrokken. Zijn administratie moet de behoeften objectiveren.

Mijn team werkt samen met de stakeholders aan evenwichtige scenario's om alle behoeften met elkaar in overeenstemming te brengen. Ik heb mijn administratie, de Belgische luchtverkeersleiding en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) gevraagd om een volledige stand van zaken op te maken. Gisteren vond er hierover nog een vergadering plaats.

27.03 **Dimitri Legasse** (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Beaucoup de mots, certes, mais je comprends bien votre embarras. Au fond, nous ne sommes nulle part, ou en tout cas pas très loin: une commande passée en 2018 alors que nous approchons de 2026 – j'anticipe peut-être un peu. Il n'y a toujours pas de solution concrète pour les F-35 déjà commandés, et que dire de ceux qui doivent encore arriver!

Nous faisons face à une véritable difficulté: l'espace aérien n'est pas infini. Je me demande très sincèrement ce que le groupe de travail pourra réellement proposer.

Je vais à présent m'adresser au ministre de la Défense, qui m'attend, car j'ai une question à lui poser. Il s'agit d'une autre question, mais je reviendrai vers lui à ce sujet également.

27.03 **Dimitri Legasse** (PS): We staan dus nog nergens, terwijl die F-35's in 2018 besteld werden! Bovendien zijn er nog meer van die gevechtsvliegtuigen in aantocht. Het luchtruim is niet oneindig groot. Ik zal mijn vragen ook aan de minister van Defensie stellen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: Je remercie le ministre.

Uiteraard wil ik ook de parlementsleden bedanken, het commissiesecretariaat, de Kamerdiensten en de tolken voor het vele vertaalwerk dat ze geleverd hebben.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.41 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11 h 41.