

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 16 SEPTEMBER 2025

Namiddag

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

du

MARDI 16 SEPTEMBRE 2025

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions et interpellations commence à 14 h 16. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

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

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

[01] Actualiteitsdebat over de keuze voor CAF in plaats van Alstom en toegevoegde vragen en interpellaties van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van nieuwe MR30-treinstellen bij het Spaanse CAF" (56000120I)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onzinnige beslissing om te kiezen voor CAF en niet voor Alstom" (56007256C)
- Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onzinnige beslissing om te kiezen voor CAF en niet voor Alstom" (56007257C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het beroep tegen de bestelling van de MR30-treinen bij CAF" (56007472C)
- Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het contract van de eeuw aan CAF, ten koste van jobs en het internationaal recht" (56000125I)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de MR30-treinstellen" (56007763C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De megaorder van de NMBS bij CAF" (56007883C)

[01] Débat d'actualité sur le choix de CAF plutôt qu'Alstom et questions et interpellations jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande de nouvelles rames AM30 à la société espagnole CAF" (56000120I)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le choix insensé de CAF plutôt qu'Alstom" (56007256C)
- Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le choix insensé de CAF plutôt qu'Alstom" (56007257C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le recours contre la commande des trains AM30 auprès de CAF" (56007472C)
- Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'octroi du contrat du siècle à CAF, un choix au préjudice de l'emploi et du droit international" (56000125I)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public concernant les voitures AM30" (56007763C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mega-commande de la SNCB auprès de CAF" (56007883C)

De **voorzitter**: Mevrouw Gielis, vermits ik een interpellatie heb, wil ik u vragen om mij te vervangen.

Voorzitster: Tine Gielis.
Présidente: Tine Gielis.

01.01 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitster, mijnheer de minister, het onderwerp van mijn interpellatie is al vaker besproken. De raad van bestuur van de NMBS heeft op 23 juli 2025 het licht op groen gezet om de Spaanse treinconstructeur CAF aan te duiden als voorkeursbieder voor het opstarten van onderhandelingen over de bestelling van nieuwe treinstellen. De waarde van die bestelling zou kunnen oplopen tot circa 3,4 miljard euro.

Die beslissing is opvallend, aangezien de Raad van State in april 2025 besliste dat de onderhandelingen tussen de NMBS en CAF moesten worden opgeschort. Volgens de Raad van State was de NMBS onvoldoende duidelijk over de methode die ze had gebruikt bij de beoordeling van de ontvangen offertes. Het transparantiebeginsel zou geschonden zijn.

Intussen is dat verhaal geëvolueerd. De NMBS zou de beslissing om toch met het Spaanse CAF onderhandelingen op te starten beter hebben onderbouwd, met een nieuwe argumentatie en verschillende criteria. Volgens de NMBS zou dat tegemoetkomen aan de opmerkingen van de Raad van State.

We hebben intussen ook het advies gekregen van de auditeur van de Raad van State. Het is natuurlijk slechts het advies van de auditeur, maar die geeft wel aan dat het beroep dat werd ingesteld tegen de beslissing, verworpen zou mogen worden.

Mijnheer de minister, er is al geruime tijd veel ophef over deze kwestie, zowel in de pers als hier in dit Huis. Daarom wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om kort nog eens op een rijtje te zetten wat er precies is gebeurd.

Verschiedende klassieke partijen, die al jarenlang in wisselende slagordes het land besturen, hebben jarenlang ondergeïnvesteerd en bespaard op het openbaar vervoer en in het bijzonder het spoor en de NMBS. Men heeft jarenlang – en dat gaat verder terug dan vier jaar – nagelaten vooruit te kijken, te anticiperen en tijdig te investeren in wat essentieel is om succesvol openbaar vervoer aan te bieden, namelijk personeel, infrastructuur en bovenal degelijk rollend materieel. Dat kan zonder meer bestempeld worden als slecht beleid. Als gevolg van dat slecht beleid moet de NMBS het momenteel stellen met een verouderd contingent treinstellen, iets waarin stilaan verandering komt, met de verlate levering van de M7-treinstellen.

Intussen worden de treinreizigers – dat kunnen we alle dagen merken – getrakteerd op een ronduit ondermaatse dienstverlening, een gebrekkige stiptheid en een groot aantal afgeschafte treinen.

In die context moet hoogdringend worden overgegaan tot de aankoop van nieuwe treinstellen. De aankoop van de fameuze AM30-treinstellen valt in die context te plaatsen.

Binnen de organen van de NMBS werd daarvoor een bestektekst opgesteld en goedgekeurd. Er werd eveneens een openbare aanbesteding uitgeschreven waarop verschillende bedrijven hebben ingetekend. Conform de eveneens goedgekeurde scoring werd het Spaanse CAF uiteindelijk als voorkeuronderhandelingspartner aangeduid. Alles verliep dus via de normale weg bij de NMBS, zoals het hoort.

Dat deze toewijzing heel wat verontwaardiging oproept omdat er in eigen land een industriële vestiging is waar kwaliteitsvolle en bovendien goedkopere treinen worden gebouwd, is begrijpelijk vanuit de visie van Vlaams Belang. Eerst onze mensen en dus ook eerst lokale tewerkstelling. De verontwaardiging bij andere politieke fracties, fracties die vertegenwoordigers hebben in de raad van bestuur van de NMBS, waar het volledige proces is gepasseerd, is voor Vlaams Belang veel moeilijker te begrijpen. Lokale politici van partijen die zich in het verleden, wanneer het hen goed uitkwam, beriepen op het onafhankelijk en apolitek opereren van hun vertegenwoordigers in overheidsbedrijven, schreeuwen nu namelijk plots moord en brand en roepen de NMBS en de raad van bestuur op om haar beslissing te herzien. Zij gaan daarbij voorbij aan de logistieke gevolgen voor de reizigers, de mogelijke juridische gevolgen voor de NMBS en de kosten die dat met zich mee zou kunnen brengen, die dan uiteindelijk bij de reizigers en de belastingbetalers zouden belanden.

Mijnheer de minister, samengevat gaat dit om politieke hypocrisie en onbezonnenheid. Na de kwestie van de Chinese bussen voor De Lijn is het voor Vlaams Belang een enorme schande dat het lokale Alstom over het hoofd wordt gezien. Men zal er maar werknemer zijn die er elke dag zijn brood verdient. Onze mensen worden gewoon in de steek gelaten.

De oorzaak ligt duidelijk bij de klassieke partijen die via hun vertegenwoordigers bij de NMBS deze zaak zo hebben laten escaleren. Indien zij niet hadden liggen slapen, dromen of leuteren tijdens de uitoefening van hun NMBS-mandaat, was dit nooit gebeurd. Met een beetje oplettendheid en inventiviteit had men hier een heel ander verhaal kunnen schrijven. Het feit dat lokale politici nu over elkaar heen rollen om in de pers hun verontwaardiging uit te schreeuwen, is inriest, schaamteloos en van een lamentabel niveau.

Mijnheer de minister, ik heb daarover enkele vragen voor u.

Garandeert u als minister dat de aangepaste argumentatie van de NMBS deze keer juridisch waterdicht is en een eventuele nieuwe toets van de Raad van State effectief zal doorstaan? Er is tot nu toe zeker al een advies in die zin. Wat zullen de gevolgen zijn indien dit niet het geval zou zijn?

Kunt u inhoudelijk duidelijkheid geven over de door de NMBS gehanteerde nieuwe argumentatie en puntentelling? Welke inhoudelijke aanpassingen zijn er gebeurd?

De volgende vraag is nog veel belangrijker wat mij betreft. Wat zullen volgens u de economische gevolgen zijn voor treinbouwer Alstom indien de verdere onderhandelingen van de NMBS met CAF uiteindelijk ook tot de definitieve toewijzing van de bestelling aan CAF zouden leiden?

Op welke wijze zult u als minister de tewerkstelling bij Alstom op lange termijn garanderen? Welke maatregelen zult u hiervoor nemen?

Welke tijdlijn en traject kunt u duiden voor de onderhandelingen die de NMBS met CAF zal opstarten? Welke elementen maken deel uit van die onderhandelingen? Wanneer zal er een definitieve beslissing genomen worden over de toewijzing van de order?

Welke garanties kan de minister bieden dat er bij een eventuele toewijzing van de order aan CAF toch een gedeelte van de order lokaal zal worden geproduceerd?

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de vragen gebundeld beantwoord zullen worden? (Ja)

01.02 Natalie Eggermont (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we hebben al veel gediscussieerd over het contract van de eeuw, waarbij de NMBS gekozen heeft voor CAF, nu opnieuw in de zomer, terwijl heel veel mensen op vakantie waren. Op 23 juli heeft de raad van bestuur van de NMBS bevestigd het contract van de eeuw om nieuwe treinstellen te maken toe te zullen kennen aan het Spaanse CAF, een contract waarvan de prijs kan oplopen tot 3,4 miljard euro.

*Voorzitter: Frank Troosters.
Président: Frank Troosters.*

Het is een heel omstreken contract. Alstom is dan ook naar de rechtbank gestapt, maar ook ngo's als Vrede vzw en 11.11.11 hebben meegedaan met met die rechtszaak wegens de medeplichtigheid van CAF aan mensenrechtenschendingen.

Daarover gaat mijn eerste vraag. De NMBS is een openbare instelling. Bij openbare aanbestedingen moet rekening gehouden worden met mensenrechtenschendingen en er is uitvoerig bewijs dat dit Spaanse bedrijf, CAF, daar actief bij betrokken is. Het bouwt een tramlijn die Jeruzalem verbindt met de illegale nederzettingen in Palestina.

Het Internationaal Gerechtshof is glashelder: alle landen hebben de juridische verplichting om alle handel en investeringen die actief meewerken aan de illegale nederzettingen in Palestina te verbieden.

Het is voor de ngo's en voor heel veel mensen dan ook onbegrijpelijk dat in de huidige context van de

gebeurtenissen in Gaza een overheidsbedrijf een contract toekent aan een bedrijf waarvan bekend is dat het betrokken is bij mensenrechten-schendingen en illegale nederzettingen. Het gaat om oorlogsmisdaden en mensenrechten-schendingen en wij hebben de plicht er alles aan te doen om ze tegen te houden.

In de eigen gedragscode voor leveranciers van de NMBS staat bovendien dat elke leverancier zich ertoe verbindt de mensenrechten na te leven evenals alle principes en internationale verdragen. De ngo's hebben een uitgebreide lijst opgesteld waaruit blijkt dat CAF de mensenrechten schendt.

In de lopende rechtszaak wachten we nog op de uitspraak, maar de adviseur heeft al aangegeven dat de NMBS de aanklachten van mensenrechtenschendingen door CAF ernstig moet onderzoeken en mogelijk de beslissing moet herzien.

Mijnheer de minister, bent u daarmee bezig bent of bent u dat van plan? Zult u dat onderzoek grondig voeren en vervolgens opnieuw bespreken in de raad van bestuur?

Het tweede onbegrijpelijke element is dat er een andere keuze bestaat. Die treinen kunnen namelijk ook in België worden geproduceerd. Het is dus niet te begrijpen dat 3,4 miljard euro belastinggeld naar het buitenland zou vloeien, terwijl wij dat bedrag ook in de lokale industrie zouden kunnen investeren. U merkt op dat dat volgens de Europese aanbestedingsregels niet kan, maar er is ter zake wel degelijk een marge die u niet hebt benut.

In andere landen wordt met die regels op een andere manier omgegaan en kan wél rekening worden gehouden met lokale tewerkstelling. Door de beslissing van de NMBS komen honderden jobs bij Alstom op de helling te staan. We stevenen af op een tweede Van Hool-scenario. Tijdens de verkiezingscampagnes hebben veel partijen reclame gemaakt voor het principe 'koop lokaal', maar wanneer voor openbare aanbestedingen puntje bij paaltje komt, houdt ons land daar geen rekening mee.

Hoe kunt u het rechtvaardigen dat een overheidsbedrijf met een belangrijke voorbeeldfunctie in de maatschappij een contract toekent aan een bedrijf dat actief betrokken is bij mensenrechtenschendingen en oorlogsmisdaden, terwijl er bovendien een genocide aan de gang is?

Hoe kunt u rechtvaardigen dat u tegelijkertijd honderden lokale banen in België op de helling zet? Wat zegt u tegen de gezinnen van de werknemers bij Alstom die nu een onzekere toekomst tegemoet gaan?

Wat wilt u doen met de volledige lijst van mensenrechtenschendingen door CAF die in de rechtszaak door de ngo's is aangebracht? Gaat u daarmee aan de slag? Wordt dat onderzocht en binnen welke termijn?

Bent u bereid de wetgeving inzake openbare aanbestedingen aan te passen, zodat daarin duidelijke criteria worden opgenomen inzake respect voor mensenrechten, lokale tewerkstelling en ecologische aspecten?

De **voorzitter**: Ik zie mevrouw De Knop momenteel niet, dus geef ik het woord aan mevrouw Cuylaerts.

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de toelichting bij de vraag is daarnet al zeer uitgebreid aan bod gekomen in de uiteenzetting van de commissievoorzitter. Het contract in kwestie heeft de voorbije maanden heel wat stof doen opwaaien. Nu is er een uitspraak, dus hebben wij ook een aantal vragen voor u.

Hoe zal dat dossier verder worden aangepakt?

Wordt er in de onderhandelingen met CAF ingezet op het betrekken van de lokale leverancier en de werkgelegenheid in eigen land? Iedereen heeft er de mond van vol als het gaat over werkgelegenheid in eigen land, maar nu dat niet het geval is, vragen we ons af of dat misschien toch nog op de een of andere manier kan worden geregeld. Zijn er garanties gegeven of kunnen er engagementen worden vastgelegd?

Blijft de geplande levering van de eerste toestellen in 2029 realistisch? De treinreiziger heeft immers

het recht om opnieuw centraal te staan. Bestaat er een risico op vertraging, nu er een uitspraak is gevallen?

01.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb u al vaker ondervraagd over het aankoopdossier, het megaorder, bij CAF. Ik deed dat al in maart van dit jaar, omdat CAF actief blijkt te zijn in de bezette gebieden.

Afgelopen zomer is er enkel bijkomende bewijslast opgedoken. Begin juli stelde VN-rapporteur Albanese, die op dit ogenblik in de commissie voor Buitenlandse Betrekkingen aan het woord is, een rapport voor waarin 45 bedrijven worden genoemd die commercieel garen spinnen bij de oorlog in Gaza. Een ervan is duidelijk CAF. CAF wordt daarin zelfs een essentiële speler in de bezetting van Palestijns gebied genoemd. Die betrokkenheid bestaat volgens het rapport sinds 2019.

Mevrouw Albanese heeft als VN-rapporteur bovendien een brief gestuurd met haar juridische beoordeling aan u en aan minister Prévot. Daarin staat dat de NMBS, om te voldoen aan haar wettelijke verplichtingen onder het internationaal recht, zou moeten overwegen om CAF uit te sluiten van haar openbare aanbestedingsprocedure. Intussen heeft ook de auditeur van de Raad van State de NMBS geadviseerd om vóór de definitieve gunning meer onderzoek te doen naar de activiteiten van CAF in de bezette Palestijnse gebieden. Tot daar het formele.

Tijdens de pleidooien is de advocaat van de NMBS wat mij betreft volledig uit de bocht gegaan. Ik dacht altijd dat we op een respectvolle manier omgaan met het internationaal recht en met internationale instellingen. De advocaat zei daar echter: "Het is niet omdat een vrouw met briefpapier van de VN iets zegt, dat wij daar iets mee kunnen doen." Ik vind dat een schandalige uitspraak. Ik hoop dat onze overheidsbedrijven en regering meer respect hebben voor VN-instellingen, VN-rapporteurs en functionarissen. Mijn eerste vraag is dan ook of u afstand kunt nemen van die bewoordingen.

Gaat u er ook effectief op toezien dat de NMBS bij de definitieve gunning, aangezien dit immers nog maar het voorproces is, meer onderzoek zal doen naar de activiteiten van CAF in de bezette gebieden? Ik twijfel daar eerlijk gezegd aan, want de NMBS heeft al erkend te weten dat CAF daar actief is. Zal er toch nog onderzoek gebeuren, zoals u eerder hebt aangegeven?

Zult u voorstellen om bijvoorbeeld ook de FOD Mobiliteit en de FOD Buitenlandse Zaken te betrekken om een goed advies te verkrijgen? Dat is van belang, omdat nu blijkt dat het akkoord dat de NMBS maar pas met CAF heeft gesloten, al op 1 oktober 2025 in werking treedt. Dat blijkt uit een antwoord op een schriftelijke vraag. We discussiëren hier dus over, zoals u zelf hebt aangehaald, een eerder afgesloten overeenkomst tussen CAF en de NMBS, maar intussen is, in afwachting van het onderzoek, al een raamakkoord met CAF gesloten en beslist om op 1 oktober de samenwerking met CAF te starten. Dat haalt, wat mij betreft, al uw eerdere argumenten onderuit.

Ik zal de rest van mijn betoog voor mijn slotreplik bewaren.

De **voorzitter**: In een actualiteitsdebat kunnen leden die geen vragen hebben ingediend, aansluiten bij ofwel de vragen ofwel de replieken. Vraagt iemand van de leden nog het woord?

01.05 Dimitri Legasse (PS): Contrairement à d'autres, je ne vais pas rappeler tout l'historique de ce dossier, ni refaire l'histoire d'une manière qui me semble parfois retravaillée – tout du moins pour ce que j'en ai compris – en ce qui concerne les éléments de justice qui ont été mentionnés, qu'ils émanent du Conseil d'État ou de l'auditeur.

Néanmoins, j'aimerais, monsieur le ministre, avoir quelques précisions sur des éléments bien spécifiques. La SNCB a mentionné que le recours à des prestataires locaux était présent dans les offres déposées par les trois soumissionnaires. Pouvez-vous nous préciser combien d'emplois locaux nous allons, le cas échéant, perdre, en somme, à cause de ce choix industriel? Il serait intéressant d'avoir une précision, pour autant que vous disposiez d'éléments chiffrés ou indicatifs.

La SNCB a mentionné dans le cadre de la poursuite des discussions avec le soumissionnaire préférentiel, en vue de la décision d'attribution définitive, qu'ils allaient requérir auprès de la société CAF la confirmation que ses activités respectent le droit international et les droits humains. Vous conviendrez avec moi que cet élément est quand même essentiel, et d'autres l'ont mentionné avant

moi. Que comptez-vous donc faire si ce n'était pas le cas? Savez-vous comment la SNCB va s'assurer, par exemple, que l'entreprise en question ne poursuit pas ses activités liées à la colonisation israélienne en Cisjordanie?

Et enfin, la non-remise en cause de ce choix est notamment expliquée par le fait de délais courts de livraison des premières rames dès 2029. Avez-vous, à tout le moins, l'assurance avec ce choix industriel que les premières rames seront bien livrées en temps voulu? Comme l'ont dit mes collègues, c'est essentiel puisque notre matériel, le charroi, est obsolète ou quasi.

01.06 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik spreek in naam van mijn cd&v-collega Franky Demon, die schepen is in de stad Brugge. Hij had graag aan dit debat deelgenomen, maar hij kon wegens andere verplichtingen niet aanwezig zijn, mede doordat de mondelinge vragen pas later in een actualiteitsdebat werden samengevoegd. Daarom zal ik proberen om zijn boodschap te vertolken.

Mijnheer de minister, hij vreest voor de lokale impact als het proces voortgaat in de richting die het tot nu toe loopt. Hij vreest voor een sociaal bloedbad, wat hij te allen prijze wil voorkomen.

In dat opzicht vinden we het belangrijk dat er zeker rekening gehouden wordt met de toekomst. De aanbesteding gaat niet alleen over vandaag. Door de opdracht aan te besteden in het buitenland zal ons land zich zeer kwetsbaar opstellen en zich afhankelijk maken van buitenlandse leveranciers. Als we dat kunnen vermijden, moeten we dat zeker doen.

Uiteraard zijn de Europese aanbestedingsregels daarbij belangrijke leidraden. We zien echter dat sommige buurlanden daar een andere draai aan geven om toch aan de lokale productie voorrang te geven. België staat bekend als een land dat de regels strikt naleeft, maar andere landen, bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland en Denemarken, voorzien soms in mogelijkheden om oog te hebben voor de lokale tewerkstelling bij dergelijke strategische aanbestedingen. Zo heeft een Deens overheidsbedrijf een aanbesteding enkel in het Deens uitgeschreven en daaraan taalvereisten gekoppeld, wat de drempel voor buitenlandse bedrijven natuurlijk verhoogt. In se komt het erop neer dat er achterpoortjes worden gezocht om vooral oog te blijven houden voor de lokale tewerkstelling.

Tot slot wil ik even aanhalen dat naast het sociale bloedbad en de lokale impact, die we zeker niet uit het oog mogen verliezen, door onze zuiderburen tussen 2011 en 2021 slechts 1 % van de openbare aanbestedingen aan buitenlandse bedrijven werd toegewezen, terwijl het in België om 10 % gaat. Dat is toch een aanzienlijk verschil. Het is het dubbele van het gemiddelde in heel Europa.

Mijnheer de minister, daarom vraag ik u of er toch enige creativiteit aan de dag gelegd kan worden en dat er andere accenten kunnen worden gelegd, in het bijzonder inzake de lokale impact en de lokale tewerkstelling.

01.07 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, comme je l'ai rappelé en réunion de commission du 9 juillet, je suis soucieux de respecter l'autonomie de gestion des entreprises publiques autonomes et la responsabilité des organes de gestion, qui en constitue la contrepartie. La SNCB dispose d'une autonomie juridique et décisionnelle, qui est régie par ses statuts, le contrat de service public et le droit applicable aux entreprises publiques autonomes. Les décisions relatives aux marchés publics, en l'occurrence pour le renouvellement d'une partie de la flotte du matériel roulant, relèvent donc de la compétence exclusive du conseil d'administration de la SNCB.

Le contrat de service public 2023-2032 conclu entre l'État belge et la SNCB en décembre 2022 stipule que 50 % de sa flotte sera renouvelée d'ici 2032, notamment pour répondre à la croissance attendue du nombre de voyageurs, à l'amélioration du confort pour les clients et au remplacement du matériel vieillissant – sensible, comme vous le savez, aux pannes – et ce, par du matériel roulant plus flexible et à moindre consommation énergétique.

De tijdige levering van nieuwe motorrijtuigen is in die context van zeer groot belang. In december 2022 keurde de raad van bestuur de aankoopstrategie, de selectie en de gunningscriteria goed en lanceerde een Europese aanbesteding voor een raamovereenkomst voor de levering van nieuwe treinstellen, met 54.000 zitplaatsen in een eerste bestelling. De treinstellen zullen al het nodige comfort bieden aan de reizigers, met autonome toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, stiltezones, informatieschermen, connectiviteit en voldoende plaatsen voor fietsen. De bestelling omvat eveneens

batterijtreinen, die op termijn de huidige dieseltreinen zullen vervangen op niet-geëlektrificeerde lijnen.

Pour les AM30, tous les candidats, y compris CAF, ont correctement soumis le formulaire DUME requis, et il a été confirmé que pour chacun, aucun des motifs d'exclusion obligatoire ou facultatif ne s'appliquait. En outre, il répondait à tous les critères de sélection imposés. Pour rappel, le DUME est un outil permettant de faciliter la participation aux marchés publics. Il s'agit d'une auto-déclaration d'entreprise concernant les motifs d'exclusion, le statut financier de l'entreprise, ses capacités et compétences. Il est utilisé comme preuve *a priori* dans tous les marchés publics au-dessus du seuil d'adjudication européen, réduisant ainsi la charge administrative. Le DUME couvre les principales obligations du code de conduite de la SNCB pour les fournisseurs, y compris le respect de tous les droits de l'homme pertinents pour les activités de l'entreprise.

J'ai transmis vos questions à la SNCB, dont voici la réponse. La SNCB a toujours particulièrement veillé à respecter strictement les règles européennes en matière de marchés publics dans le cadre de cet appel d'offres en cours depuis décembre 2022. Cela a été, reste et restera sa ligne directrice. Dans ce contexte, la SNCB a donc respecté toutes les exigences légales requises.

De NMBS kan geen voordelen verlenen aan lokale productie, in welke vorm dan ook, om een inschrijver een betere score toe te kennen die bijvoorbeeld lokale productie, de ontwikkeling van bepaalde kennis of werkgelegenheid zou garanderen. De plaats van productie is geen relevant criterium voor de kwaliteit van de offertes. Een gunningscriterium waarbij wordt gepeild naar de herinvesteringsgraad in de lokale economie, is om dezelfde redenen niet aanvaardbaar.

Après la suspension par le Conseil d'État de sa décision unanime du 28 février de désigner CAF comme soumissionnaire préférentiel, le conseil d'administration a décidé ce 23 juillet 2025 de reconfirmer CAF comme soumissionnaire préférentiel sur la base d'une motivation qui tient compte de l'arrêt du Conseil d'État. Le Conseil d'État a suspendu la décision car la conversion du score pour la valeur technique, conversion d'une évaluation qualitative des moins-values ou plus-values pour chaque candidat en un score chiffré, n'était pas suffisamment transparente. Le Conseil d'État n'avait aucune objection fondamentale sur la méthode d'évaluation utilisée en tant que telle. Pour répondre aux remarques du Conseil d'État en matière de transparence, la SNCB a désormais exposé en détail la méthode d'évaluation. Le classement initial des candidats est explicitement reconfirmé.

Een bijkomend extern juridisch advies en een onafhankelijke externe technische analyse die op suggestie van de raad van bestuur werden ingewonnen, hebben bovendien de evaluatie door het management gevalideerd. De raad van bestuur heeft vastgesteld dat de offertes die door de drie aanbidders werden ingediend, melding maken van een beroep op lokale leveranciers. De raad waardeert dat en heeft de voorkeurspartner uitgenodigd om die piste te concretiseren.

Le conseil d'administration a chargé également le management, dans le cadre de la poursuite des discussions avec le soumissionnaire préférentiel, en vue de la décision d'attribution définitive, de requérir auprès de CAF la confirmation que ses activités respectent le droit international et les droits humains.

Alstom et Siemens ont à nouveau introduit un recours contre la seconde décision du conseil d'administration d'attribuer le marché à CAF. Quatre ONG ont également déposé une requête avant intervention dans le cadre des procédures engagées par Alstom et Siemens.

De NMBS kijkt met afschuw naar de gebeurtenissen in Palestina en leeft diep mee met de lokale burgerbevolking. Het is evenwel niet aan de NMBS om het buitenlandse of andere beleid van België of van Europese bedrijven te bepalen. Er bestaat bijvoorbeeld geen dwingend rechtsinstrument, zoals aangenomen door de Europese Unie voor Russische ondernemingen, dat van toepassing is op Israëlische ondernemingen of op ondernemingen die in Israël of Palestina actief zijn. De NMBS kan niet in de plaats treden van de Belgische of Europese politieke instanties om een dergelijk instrument uit te vaardigen.

De NMBS wijst erop dat deze zaak momenteel hangende is bij de Raad van State en bevestigt haar volle vertrouwen in de onpartijdigheid en onafhankelijkheid van deze instantie. In zowel de zaken aangespannen door Alstom als die door Siemens heeft de auditeur van de Raad van State geadviseerd om het schorsingsberoep te verwerpen. Wat de tussenkomsten van de vier ngo's betreft, heeft de

auditeur tweemaal geadviseerd om deze onontvankelijk te verklaren. De NMBS wacht nu op de uitspraak van de Raad van State en wenst niet vooruit te lopen op verdere stappen.

La SNCB informe qu'une commande complémentaire de matériel M7 n'est pas une option. La commande de matériel AM30 vise notamment à renforcer la desserte ferroviaire suburbaine. Cela signifie que la SNCB a besoin de rames courtes, accouplables et offrant une forte accélération, d'où le choix en faveur d'automotrices. Il ne constitue pas non plus une alternative pour le remplacement des trains diesel, ce qui risquerait de mettre fin à l'exploitation de certaines lignes ferroviaires.

Pour les questions supplémentaires posées par M. Legasse, je crois l'avoir évoqué pour les recours aux prestataires locaux, je suis incapable de vous définir aujourd'hui quel serait le nombre d'emplois perdus si éventuellement une décision était prise en faveur de CAF par le Conseil d'État au détriment de l'entreprise que vous visez, Alstom, ni le nombre d'emplois qui pourraient être gagnés par le travail avec des entreprises locales. Il y a un engagement qui est demandé par le conseil d'administration à CAF, s'il devait être retenu, je veux rester prudent tant qu'aucune décision n'est prise.

Quant au risque par rapport aux droits internationaux et aux droits humains, là aussi je vous ai dit ce qu'il en était. Si ça ne devait pas être respecté, je ne veux pas anticiper. Face à une situation que vous connaissez comme moi en Palestine et que je déplore au plus profond de mon cœur, j'espère bien que l'entreprise publique, certes autonome, veillera aussi à respecter les droits internationaux et humains.

Enfin, quant au délai de livraison, oui, la date de 2029 est bien retenue comme indispensable au fonctionnement de l'entreprise et des besoins qu'elle a aujourd'hui largement fait connaître.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. We gaan nu over naar de antwoordenronde.

Is er bezwaar dat ik als lid een korte reactie geef zittend op de voorzittersstoel? (Nee)

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

De schade is uiteraard geleden; wat gebeurd is, is gebeurd. Het blijft nu vooruitkijken hoe de zaak zich verder zal ontwikkelen.

De algemene bezorgdheid betreft vooral de lokale tewerkstelling. Er is een engagement om eventueel gedeeltelijk of volledig met lokale arbeidskrachten te werken, maar niets is op dit moment zeker. De toekomst zal moeten uitwijzen wat er mogelijk is. Op dit moment zijn er absoluut geen garanties, en de lokale werknemers van Alstom zijn de slachtoffers van deze situatie. Dit had voorkomen kunnen worden.

Om die reden heb ik een motie ingediend.

01.09 Natalie Eggermont (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden, waarvan we een deel al eerder hebben gehoord. Ik had gehoopt dat we in het vervolg van het debat verder konden bouwen op de verschillende argumenten.

Inzake de kwestie van de lokale tewerkstelling, hebt u zelf in de commissie gezegd dat er in de openbare aanbesteding clausules hadden kunnen worden toegevoegd om meer rekening te houden met lokale tewerkstelling, maar dat is niet gebeurd. Een marge in de wetgeving is zodoende niet gebruikt. Als we dat hier nu ter sprake brengen, zegt u opnieuw dat het niet mag volgens de wet. Daarover hebben we toch al gedebatteerd? Er was een marge, maar die is niet gebruikt. Wat antwoordt u daarop?

Ik vind het positief dat de lokale tewerkstelling nu blijkbaar ieders geesten en harten beroert. Het is evenwel ook belangrijk om in te zien dat de de-industrialisatie van het Europese continent en ook van België het gevolg is van het beleid dat de voorbije tientallen jaren is gevoerd door veel partijen die nu krokodillentranchen laten vloeien. De liberalisering, waardoor bedrijven overal ter wereld op zoek gaan naar goedkope grondstoffen en goedkope arbeidskrachten, heeft ervoor gezorgd dat veel fabrieken zijn vertrokken. De desastreuze energiepolitiek, met eveneens een liberalisering, en de sancties tegen Rusland, waardoor we nu afhankelijk zijn van duur schaliegas uit de Verenigde Staten, zijn ook een doodsteek geweest voor heel veel bedrijven in België. Veel winsten worden bovendien uitgekeerd aan

aandeelhouders in plaats van te investeren in technologie. De technologische vooruitgang in Europa blijft daardoor desastreus achter.

Er is de laatste jaren dus duidelijk een politieke keuze gemaakt door veel partijen die hier vandaag aanwezig zijn. Collega's, het is goed dat u nu uw bekommernis uit over de industrie in België. Ik hoop dan ook dat u zich aansluit bij ons wetsvoorstel om de openbare aanbestedingen te herzien.

Mijnheer de minister, u zegt dat de NMBS autonoom beslist. Dat klopt, maar als de raad van bestuur van de NMBS noch de internationale verdragen, noch de Europese wetgeving, noch zijn eigen gedragscode inzake respect voor de mensenrechten naleeft, dan komt het de bevoegde minister toe om in te grijpen. U kunt toch niet debat na debat blijven herhalen dat de NMBS beslist? U bent de bevoegde minister. Er zijn mensenrechtenschendingen gepleegd. In de gedragscode staat dat de mensenrechten moeten worden nageleefd. U kunt perfect ingrijpen, maar u weigert dat te doen.

Met betrekking tot de kwestie van de mensenrechtenschendingen heb ik u gevraagd wat u hebt gedaan met alle bewijzen van de mensenrechtenschendingen door CAF in de bezette Palestijnse gebieden. U zegt niet op de zaak te willen vooruitlopen en de beslissing van de Raad van State af te wachten.

Ondertussen vindt er wel een genocide plaats Voor de tweede keer zijn er meer dan 110.000 mensen op straat gekomen in Brussel. Zij verwachten van onze regering geen woorden, maar daden. Met veel poeha werd een akkoord afgesloten waardoor er geen producten uit de bezette gebieden meer zullen worden geïmporteerd. Vervolgens gaat men echter over tot de orde van de dag, wat blijkbaar inhoudt dat er miljarden worden gegeven aan een bedrijf dat actief betrokken is bij de illegale bezetting van Palestina. Een groter contrast tussen de woordenpolitiek en de business as usual, die gewoon doorgaat, was niet mogelijk.

Uit een vandaag gepubliceerd rapport van ngo's blijkt dat de illegale bezettingspolitiek van Israël alleen mogelijk is door de steun van Europese landen en bedrijven. Als regering bent u op die manier medeplichtig aan wat er gebeurt. De mensen willen dat er gehandeld wordt. U kunt perfect ingrijpen. Europa is vandaag de belangrijkste handelspartner van Israël. Het gaat om een politieke beslissing van de raad van bestuur, een politieke beslissing van u als minister. U kunt perfect ingrijpen. De mensen verwachten vandaag daden.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, daarnet werd gezegd dat wij plots wakker geschoten zijn wat betreft de industrie. Ik denk dat mevrouw Eggermont de voorbije jaren enorm geslapen heeft, want als het aan de communisten lag, dan was er hier helemaal geen industrie meer. In de vorige commissievergaderingen heeft de N-VA-fractie al aangegeven te betreuren dat die omvangrijke bestelling niet naar Alstom is gegaan en dat de productie helaas niet in België kan blijven. Het is inderdaad een zeer spijtige zaak voor de werknemers in Brugge en in Charleroi. Iedereen weet dat het een gemiste kans is voor ons land. Daarover zijn we het allemaal eens.

De Raad van State heeft bevestigd dat de procedure juridisch correct is verlopen. Dat kunnen we alleen maar aanvaarden en het heeft dan ook weinig zin om te blijven stilstaan, achteruit te kijken en telkens naar het verleden te verwijzen. We moeten vooruitkijken.

Wat ook steeds naar voren komt, is dat het materiaal vernieuwd moet worden. Dat heeft de commissievoorzitter daarnet nog vermeld. Ik denk dat we daar allemaal achter staan, want het materiaal is sterk verouderd.

Dat noopt ons tot vooruitkijken. Wat telt, is dat de NMBS en de reiziger vooruit kunnen kijken. Dat is dringend, want de huidige treinstellen zijn verouderd. De reizigers hebben recht op modern, comfortabel en betrouwbaar materiaal. Daarom is het van belang dat de nieuwe levering van de AM30-treinstellen niet langer vertraagd wordt.

Mijnheer de minister, we hopen dus dat u er zeker over waakt dat CAF niet alleen de afgesproken timing respecteert, maar ook maximaal inzet op de samenwerking met de lokale leveranciers en toeleveranciers in ons land. Zodoende zorgen we op een of andere manier toch nog voor werkgelegenheid in eigen land en krijgen de reizigers uiteindelijk wat ze verdienen.

01.11 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Collega's, er wordt een genocide gelivestreamd, en we krijgen vooral

beelden uit Gaza te zien, maar ondertussen is het in de nederzettingen niet veel beter. Daar worden nu huizen weggebulldozerd en mensen neergeschoten met als bewuste politiek de nederzettingen uit te breiden en de Palestijnse bevolking op de Westbank te verjagen. Daaraan draagt CAF bij. Het legt treinverbindingen aan tussen Jeruzalem en de bezette gebieden.

Mijnheer de minister, ik wil wel geloven dat u inziet met het lot van de Palestijnse bevolking, maar u verstopt zich daarna achter de NMBS door te zeggen dat de NMBS een autonoom bedrijf is en dat het niet de NMBS toekomt om het beleid van eender welk bedrijf in de wereld te bepalen. Dat klopt, maar de NMBS dient wel haar eigen beleid te bepalen, en dat doet ze ook. Sterker nog, we doen dat samen. U hebt daarmee ook een instrument in handen, want in de *code of conduct* staat dat leveranciers zich moeten houden aan het internationaal recht en aan de mensenrechten. Daar staat zelfs in dat wanneer de *code of conduct* in strijd is met nationale regels, men de nationale regels naast zich moet neerleggen.

Ondertussen gaat de NMBS gewoon voort en laat u eigenlijk maar betijen. U zegt zelfs dat er geen sancties zijn. Dat komt echter doordat de politiek niet in gang schiet en de NMBS daar niet bij helpt. Het is gewoon verstoppertje spelen achter verstoppertje spelen, en ondertussen gaat de nederzettingenpolitiek daar gewoon door.

We hebben instrumenten in handen, ook nog in deze fase van de procedure, om het niet te laten doorgaan. Ik vind het heel erg pijnlijk dat, terwijl we hier al zoveel debatten over die miljardeninvestering gevoerd hebben, de NMBS ondertussen onder de radar een nieuwe overeenkomst afsluit, die op 1 oktober ingaat, waarin de *code of conduct* als ondertekend beschouwd wordt, waarmee alles in orde is. De NMBS zegt dus dat de activiteiten van CAF niet strijdig zijn met het internationaal recht of niet strijdig met de mensenrechten. Dat laat u als minister over u heen gaan. Dat vind ik niet kunnen. In die code staat immers zeer duidelijk dat het de NMBS en ons toekomt om op te treden.

Moties **Motions**

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Frank Troosters en van mevrouw Natalie Eggermont

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

- overwegende de inhoud van arrest 263.012 van 17 april 2025 van de Raad van State waarin die de beslissing van de NMBS van 28 februari 2025 om een voorkeurbieder aan te wijzen met het oog op de toewijzing van de opdracht tot levering van AM30-treinen schorst;

- overwegende het advies van de auditeur van de Raad van State op 2 september jl. om het beroep van Alstom over de toewijzing van het contract van de AM30-treinstellen door de NMBS aan CAF als voorkeurspartner af te wijzen;

- overwegende de dringende nood bij de NMBS aan nieuwe, moderne, comfortabele en betrouwbare treinstellen om de treinreizigers een kwalitatieve dienstverlening aan te kunnen bieden;

- overwegende de gestelde doelstellingen in het met de federale overheid afgesloten openbaredienstcontract 2023-2032;

- overwegende de doelstelling van de federale overheid om meer mensen te bewegen tot het nemen van de trein;

- overwegende de ondermaatse stiptheid van de treinen;

- overwegende het hoge aantal geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen;

- overwegende de mogelijke negatieve gevolgen voor de lokale tewerkstelling bij toewijzing van de opdracht tot levering van AM30-treinen aan het Spaanse CAF;

vraagt de regering

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen om de industriële belangen van de Belgische vestigingen van treinbouwers te vrijwaren en de nodige stappen te ondernemen om de werkzekerheid van de lokale werknemers daar te verzekeren."

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Frank Troosters et de Mme Natalie Eggermont et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,

- considérant le contenu de l'arrêt 263.012 du Conseil d'État du 17 avril 2025, suspendant la décision de la SNCB du 28 février 2025 consistant à désigner un soumissionnaire préférentiel en vue d'attribuer le marché pour la livraison des trains AM30;
- considérant l'avis de l'auditeur du Conseil d'État du 2 septembre dernier prônant le rejet du recours d'Alstom concernant l'attribution par la SNCB du contrat des rames AM30 au constructeur CAF en tant que partenaire préférentiel;
- considérant la nécessité urgente pour la SNCB de se doter de nouvelles rames modernes, confortables et fiables afin de pouvoir offrir un service de qualité aux voyageurs;
- considérant les objectifs prévus dans le contrat de service public 2023-2032, conclu avec l'autorité fédérale;
- considérant l'objectif de l'autorité fédérale d'inciter davantage de personnes à prendre le train;
- considérant la ponctualité médiocre des trains;
- considérant le nombre élevé de trains intégralement ou partiellement supprimés;
- considérant les conséquences négatives potentielles pour l'emploi local de l'attribution du marché de la livraison des trains AM30 à la société espagnole CAF;

demande au gouvernement de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin de préserver les intérêts industriels des sites belges des constructeurs ferroviaires et de prendre les initiatives nécessaires pour assurer la sécurité de l'emploi des travailleurs locaux de ces sites."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Natalie Eggermont en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Frank Troosters en van mevrouw Natalie Eggermont en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

- gelet op het belang van het 'contract van de eeuw' voor de 600 banen bij Alstom in Brugge en het mogelijke banenverlies als de opdracht niet aan Alstom gegund wordt;
- gelet op de noodzaak om ons industriële weefsel te behouden en te versterken;
- gelet op het feit dat CAF actief betrokken is bij activiteiten in de Israëlische nederzettingen;
- gelet op de oproep van de speciale VN-rapporteur Francesca Albanese om geen zaken te doen met genocideplegers;
- gelet op de ecologische noodzaak om lokale productie te verkiezen;

vraagt de regering

- terug te komen op de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS, teneinde voorrang te geven aan de Belgische productie en de lokale werkgelegenheid;
- zich ervan te vergewissen dat onze overheidsbedrijven niet medeplichtig worden aan de gruwelijkheden van het Israëlische genocidaire regime;
- de regels inzake de overheidsopdrachten te herzien ten gunste van onze industrie en ter bevordering van de eerbiediging van het internationaal recht."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Natalie Eggermont et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Frank Troosters et de Mme Natalie Eggermont et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,

- considérant l'importance du "contrat du siècle" pour les 600 emplois d'Alstom à Bruges et les risques de licenciement en cas de non-attribution;
- considérant la nécessité de maintenir et de renforcer notre tissu industriel;
- considérant la complicité active de CAF dans les colonies israéliennes;
- considérant l'appel de la rapporteuse spéciale des Nations Unies Francesca Albanese de ne pas faire affaire avec des génocidaires;
- considérant la nécessité écologique de privilégier la production locale;

demande au gouvernement:

- de revoir le choix du conseil d'administration de la SNCB afin de privilégier la production belge et l'emploi local;
- de s'assurer que nos entreprises publiques ne se rendent pas complices des atrocités du régime génocidaire d'Israël;
- de revoir les règles relatives aux marchés publics en faveur de notre industrie et du respect du droit international."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Julien Matagne en mevrouw Anne Pirson.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Julien Matagne et Mme Anne Pirson.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Vraag van Werner Somers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van het Frans aan het loket van de NMBS in Denderleeuw" (56007120C)

02 Question de Werner Somers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'usage du français au guichet de la SNCB à Denderleeuw" (56007120C)

02.01 Werner Somers (VB): Mijnheer de voorzitter, de NMBS is als autonoom overheidsbedrijf, op grond van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, volledig onderworpen aan de wetgeving op het gebruik van talen in bestuurszaken.

Denderleeuw is een eentalig Nederlandstalige gemeente zonder faciliteiten voor Franstaligen. Derhalve moet de NMBS zich in Denderleeuw voor haar betrekkingen met particulieren uitsluitend bedienen van het Nederlands. Zoals u weet, staat het Nederlandstalige karakter van Denderleeuw de laatste jaren in toenemende mate onder druk, door de inwijking van onder meer zwarte Afrikanen die het Nederlands niet of nauwelijks machtig zijn. Aan het loket van de NMBS schakelen bedienden dan ook vaak meteen, of na verloop van tijd, noodgedwongen over op het Frans, omdat reizigers die zich aan het loket aanmelden geen of onvoldoende Nederlands begrijpen. Die praktijk is, zoals u wellicht weet, in strijd met de taalwetgeving.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van dergelijke overtredingen van de taalwetgeving?

Bent u het ermee eens dat Denderleeuw daardoor dreigt te worden gepercipieerd als een tweetalige gemeente of als een gemeente met faciliteiten voor Franstaligen? Bent u het ermee eens dat dit de integratie van anderstaligen in de lokale gemeenschap niet bevordert?

Welke maatregelen zult u nemen om erop toe te zien dat het loketpersoneel van de NMBS in Denderleeuw de taalwetgeving correct naleeft en dus geen Frans spreekt met particulieren?

Ten slotte, op welke wijze zal de aandacht van de reizigers worden gevestigd op het feit dat Denderleeuw een eentalig Nederlandstalige en geen tweetalige gemeente is?

02.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, in antwoord op de gestelde vraag wens ik het volgende te verduidelijken binnen het wettelijke en bevoegdheidskader dat op deze materie van toepassing is. De NMBS is zich bewust van de wettelijke bepalingen inzake taalgebruik in bestuurszaken, waaronder ook de regelgeving die van toepassing is op haar loketpersoneel in stations gelegen in het Nederlandstalige gebied, zoals het station van Denderleeuw.

Conform die bepaling geldt dat het contact met particulieren in een eentalig gebied in principe moet verlopen in de taal van het gebied, in dit geval het Nederlands. De taalwetgeving voorziet evenwel in de mogelijkheid, maar niet in de verplichting, om in mondelinge communicatie te antwoorden in de taal waarvan de particulier zich bedient. Dat betekent dat het personeel uit klantvriendelijkheid en met respect voor de noden van de reiziger de vrijheid heeft om occasioneel in een andere taal te antwoorden, zonder dat dat indruist tegen de geldende regelgeving.

Wat de perceptie betreft dat Denderleeuw daardoor als tweetalig zou worden beschouwd, moet worden benadrukt dat het statuut van de gemeente juridisch en administratief ondubbelzinnig eentalig Nederlandstalig is. Het incidentele gebruik van een andere taal door het loketpersoneel op verzoek van de klant tast dat statuut geenszins aan. De regelgeving voorziet bovendien niet in een verplichting om reizigers actief te informeren over het taalkundige statuut van een gemeente, noch om hen expliciet te wijzen op de eentaligheid ervan.

Vor de controle op de naleving van de taalwetgeving binnen het station van Denderleeuw, wordt het personeel van de NMBS gesensibiliseerd over het correct gebruik van de bestuurstaal, in overeenstemming met de geografische ligging van het station.

Ten slotte wil ik benadrukken dat de toepassing van de taalwetgeving in stations en de omgang met reizigers op een correcte, pragmatische en wettelijk conforme wijze gebeurt, zonder afbreuk te doen aan het taalstatuut van de gemeente of aan de integratie van anderstaligen.

02.03 Werner Somers (VB): Dank u wel voor het antwoord, mijnheer de minister.

Het blijft allemaal enigszins vaag, aangezien u verwijst naar de mogelijkheid die de taalwetgeving in bestuurszaken zou voorzien om occasioneel gebruik te maken van een andere taal dan het Nederlands.

Ik vraag mij dan af of, als er morgen mensen in het Arabisch, Chinees of Russisch aan het loket komen, het loketpersoneel ook andere dan de officiële landstalen zou mogen gebruiken. Er bestaan bepalingen die toestaan om met mensen uit andere taalgebieden eventueel Frans of Duits te spreken – een van de andere officiële landstalen van België – maar ik denk dat het niet de bedoeling is dat de talrijke Franstaligen die het Nederlands jammer genoeg onvoldoende machtig zijn aan het loket in Denderleeuw – een eentalig Nederlandse gemeente – in het Frans worden aangesproken. Ik werp zeker geen steen naar het personeel, want ik heb begrip voor hun situatie. Wanneer er mensen aan het loket staan die geen jota begrijpen van wat er in het Nederlands wordt gezegd, moeten zij ofwel Oost-Indisch doof blijven en de mensen in de steek laten, ofwel overschakelen op het Frans. Er moet evenwel worden gezocht naar manieren om dat duidelijker te maken. Misschien moet er communicatie aan die loketten worden aangebracht om erop te wijzen dat Denderleeuw niet zomaar een tweetalige gemeente of een gemeente met faciliteiten is.

U maakt zich er nogal gemakkelijk van af. U hebt het ook over sensibilisering, maar dat blijft zeer vaag. Daarom wil ik vragen dat er voor gemeenten zoals Denderleeuw, die grote anderstalige gemeenschappen herbergen, een gericht beleid wordt gevoerd om ervoor te zorgen dat de eentaligheid geen dode letter wordt. Het officieel eentalige karakter van het gebied blijft dan wel bestaan, maar wordt uiteindelijk uitgehoud wanneer er massaal Frans wordt gesproken aan de loketten.

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

03 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De financiering van de aanleg van een tweede spoor op spoorlijn 19" (56007127C)

03 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le financement de la pose d'une deuxième voie sur la ligne ferroviaire 19" (56007127C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in 2026 zal Infrabel beginnen met de aanleg van een tweede spoor op spoorlijn 19 tussen Balen en Neerpelt. De werken worden deels gefinancierd door Vlaanderen. Door het grensoverschrijdende karakter van die verbinding richting Nederland en verder ook richting Duitsland heeft Infrabel bovendien een subsidiedossier ingediend op Europees niveau.

Wanneer heeft Infrabel haar subsidiedossier ingediend? Kunt u misschien de stand van zaken schetsen? Weet u wanneer er een beslissing mag worden verwacht?

Hebt u een idee van het subsidiebedrag?

Hebt u weet van een eventueel gelijkaardig subsidiedossier dat door Nederland zou zijn ingediend voor werken op hun grondgebied richting Weert?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

03.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Raskin, het project voor de aanleg van een tweede spoor tussen Balen en Neerpelt op lijn 19 is inderdaad het onderwerp geweest van een aanvraag voor Europese cofinanciering in het kader van het CEF-programma. Het dossier werd ingediend door Infrabel tijdens de projectoproep van 2023.

Ondanks de kwaliteit van het ingediende dossier werd het echter niet geselecteerd door de Europese

Commissie. De hoofdreden was dat Infrabel nog niet over alle nodige vergunningen beschikte om met de werken te starten. Dat zorgde voor onzekerheid over de naleving van de geplande timing en deed twijfelen aan de rijpheid van het project. Er werd 17 miljoen euro gevraagd.

Na analyse door de administratie blijkt dat Nederland geen subsidiedossier heeft ingediend voor spoorwegwerken op zijn grondgebied in de richting van Weert.

Ik ben momenteel in gesprek met Infrabel over een herziening van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de aanleg van twee sporen bij de toewijzing van de beschikbare financiële middelen.

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

Het is jammer te moeten vaststellen dat het dossier afgevoerd is op Europees niveau wegens niet voldoende rijp.

Toch juich ik uw voornemen toe om in uw gesprekken met Infrabel over het nieuwe meerjareninvesteringsplan de nodige aandacht te hebben voor die spoorlijn. Het is dan ook een strategische spoorlijn, zowel voor onze provincie, voor Limburg, als voor Vlaanderen, als voor dit land, gezien de opportuniteiten op het vlak van personenvervoer en het goederenvervoer in een eventuele latere fase in kader van de IJzeren Rijn, waar u vroeger al op hebt gewezen. Ik kijk uit naar de resultaten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het onderzoek naar een helmplicht voor e-steps" (56007182C)**

- **Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verkeersveiligheid met betrekking tot e-steps en fatbikes" (56007872C)**

04 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude sur le port du casque obligatoire pour les utilisateurs de trottinettes électriques" (56007182C)**

- **Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité routière en ce qui concerne les trottinettes électriques et fatbikes" (56007872C)**

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb mijn vraag ingediend op 1 augustus en niet na de berichten in de media vanmorgen over het onderzoek naar de helmplicht voor e-steps. In het regeerakkoord staat dat men de invoering van de helmplicht voor e-steps zal onderzoeken. Onder andere spoedartsen zijn voorstander van de helmplicht. Het risico op een hoofdletsel is immers een stuk groter voor e-stepgebruikers dan voor fietsers. Het dragen van een helm is daarom in elk geval sterk aanbevolen. Dat hebt u in het verleden ook gezegd. In juni hebt u op een vraag al geantwoord dat het een complexe kwestie is, omdat de beschikbaarstelling van een goede helm bij deelsteps niet zo eenvoudig te organiseren is.

Mijnheer de minister, hebt u intussen al gevolg gegeven aan de ambitie uit het regeerakkoord en een onderzoek bevolen naar een eventuele invoering van de helmplicht? Wanneer mogen we de resultaten daarvan verwachten? Indien u dat niet gedaan hebt, wanneer wordt dat onderzoek opgestart?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Raskin, sinds de commissievergadering van 9 juli verschenen de ongevallencijfers van de eerste periode van 2024. Verschillende partijen en organisaties poneerden voorstellen en adviezen in de media. Naast een vergelijkende studie door mijn administratie van de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen zullen we de mogelijkheden van de helmplicht grondig onderzoeken. In de komende maanden zullen we consultaties organiseren op mijn kabinet om van een aantal sleutelfiguren en organisaties een advies in te winnen. Ik ben voorstander van de helmplicht en ben ervan overtuigd dat we de lichamelijke gevolgen van ongevallen sterk kunnen beperken.

Zodra we over alle informatie, adviezen en inzichten beschikken, zal ik mijn administratie de opdracht

geven om de regeling in te voeren. De regel impliceert de wijziging van de huidige wegcode in het koninklijk besluit van 1 december 1975. Nu we volop bezig zijn met de wijziging van de wegcode naar de nieuwe code van de openbare weg, moeten we afwegen of we het huidige koninklijk besluit wijzigen, dan wel de regel laten ingaan samen met de nieuwe code van de openbare weg. De invoering is volgens de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* bepaald voor 1 september 2026.

Naast de helmplicht wil ik in overweging nemen of de inschrijving van die voertuigen haalbaar is, waardoor er dus een nummerplaat aan wordt toegekend zoals bij bromfietsen en speedpedelecs. Dat zou de politiediensten toelaten om de identificatie van overtreeders makkelijker uit te voeren en de kans op gevaarlijke intercepties verminderen.

Samen met mijn collega die bevoegd is voor Economie en Consumentenbescherming werk ik aan de normering. Het onderwerp van nieuwe mobiliteitsvormen, in het bijzonder e-steps en fatbikes, werd in juli laatstleden besproken op de interministeriële conferentie van de vier ministers die bevoegd zijn voor Mobiliteit. Het punt is eveneens geagendeerd voor het eerstkomend overleg. Er is dus zeker overeenstemming om samen te streven naar meer verkeersveiligheid.

Vorige donderdag heb ik een demonstratie gekregen van het rollensysteem, waarnaar de heer Aerts in zijn ingediende vraag verwees. Het lijkt me een toestel te zijn dat bijzonder geschikt is voor het controleren van e-steps, fatbikes, e-bikes, speedpedelecs en bromfietsen. Vanuit mijn kabinet is het initiatief genomen de stand van zaken van de homologatie of modelgoedkeuring te onderzoeken, in het bijzonder of de federale metrologische dienst al dan niet bevoegd zal zijn, dan wel of de gewestelijke metrologische diensten die toestellen moeten goedkeuren. We vernemen dat er op dit moment nog geen leverancier een aanvraag tot modelgoedkeuring heeft ingediend, noch bij de federale, noch bij de gewestelijke metrologische diensten.

Wat de helmplicht betreft, wil ik heel duidelijk zijn. De cijfers zijn zo hoog en de lichamelijke schade is zo zwaar, dat we niet mogen wachten tot er nog meer ongevallen, al dan niet met dodelijke afloop, komen. Bijna elke dag vinden vijf ongevallen met e-steps plaats. Dat zijn natuurlijk vijf ongevallen die niet aanvaardbaar zijn, zeker met zulke zware gevolgen voor de weggebruikers. Ik kan dat niet langer aanvaarden en ik denk dat we daar heel snel op moeten reageren.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben het in erg grote mate met u eens. Ik vind het belangrijk om dat in eerste instantie te benadrukken.

Daarnaast was ik toch enigszins verrast door de communicatie van vanmorgen. In juni, toen ik u een soortgelijke vraag stelde, was u nog zeer voorzichtig en maakte u ook enig voorbehoud. Daarna zijn we in reces gegaan en is alles een versnelling langzamer geschakeld. Bij de start van het nieuwe politieke jaar komt u plots met een nogal offensieve communicatie. Ik vind dat een bijzonder snelle evolutie, bijna sneller dan een opgefokte e-step.

De cijfers waarnaar u verwijst en het gevaar dat zulke voortbewegingstoestellen vandaag in ons verkeer betekenen, kunnen we uiteraard niet negeren. Een onderzoek, zoals afgesproken in het regeerakkoord, is echter wel nuttig om te benchmarken, ook met andere lidstaten, bijvoorbeeld met buurlanden. Het is zinvol om na te gaan hoe een en ander daar is geregeld en welke eventuele negatieve impact er bestaat. Los van het gevaar dat dergelijke toestellen betekenen, moeten we ook rekening houden met de mogelijke impact voor de deeleconomie, waarbij het niet alleen om deelsteps, maar desgevallend ook om deelhelmen zou gaan. Ik blijf voorwaardelijk en genuanceerd, maar uw maatregel zou de zachte mobiliteit deels kunnen afremmen. Dat gaat eveneens op wanneer u nummerplaten voor e-steps zou invoeren.

Als u de handhaving wilt versterken voor steps die veel te snel rijden, dan zult u die maatregelen misschien wel moeten invoeren. Ik heb daar veel begrip voor.

De reden waarom de cijfers zo hoog zijn, houdt natuurlijk ook verband met de snelheid. Daarom moet er over het verplichten van de helm minstens grondig worden nagedacht. Het zou dan ook zinvol zijn om de resultaten van de studie in de commissie voor Mobiliteit te bespreken, zodat we samen tot een gedragen nieuwe regelgeving kunnen komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schrapping van overwegen op lijn 50A" (56007186C)

05 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression de passages à niveau sur la ligne 50A" (56007186C)

05.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van deze vraag.

Infrabel onderzoekt in samenwerking met de lokale besturen de mogelijkheid om alle spoorwegovergangen tussen Brugge en Oostende te schrappen. Voor de twee overwegen in Brugge werd reeds een overeenkomst bereikt waarbij zal voorzien worden in een voetgangerstunnel en een aparte wegtunnel.

In Jabbeke lopen de onderhandelingen nog. Voor de overwegen in Oudenburg en Oostende moeten deze nog opgestart worden.

Welk is de gebudgetteerde kostprijs voor het sluiten van de twee overwegen in Brugge en voor het voorzien in de voetgangerstunnel en de aparte wegtunnel?

Wie zal welk deel van de kosten voor zijn rekening nemen?

Op welke termijn zullen deze werken (sluiting + realisatie alternatieven) gerealiseerd worden?

Welk is de huidige stand van zaken m.b.t. de sluiting van de overwegen in Jabbeke? Werd intussen een overeenkomst bereikt? Zo ja: zelfde vragen als bovenstaande vragen over de overwegen in Brugge.

Welk is de huidige stand van zaken m.b.t. de sluiting van de overwegen in Oudenburg en Oostende? Werd intussen een overeenkomst bereikt? Zo ja: zelfde vragen als bovenstaande vragen over de overwegen in Brugge.

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De gebudgetteerde kostprijs voor de voetgangerstunnel bedraagt 700.000 euro. De gebudgetteerde kostprijs voor de wegtunnel bedraagt 3 miljoen euro. De voetgangerstunnel is ten laste van de stad Brugge en de wegtunnel is ten laste van Infrabel. Tenzij het alternatief zich op de locatie van de overweg zelf bevindt, worden de overwegen pas gesloten, nadat het alternatief is uitgevoerd. De werken zijn momenteel onder voorbehoud gepland voor 2026-2027.

Voor Jabbeke bestaat er een principiële overeenkomst over het plan van aanpak. Er is echter nog geen concreet uitgewerkt project. Wat de sluiting van de overwegen van Oudenburg en Oostende betreft, zijn er met de gemeente Oudenburg nog geen gesprekken gestart. Het is de bedoeling om die op korte termijn op te starten. Voor Oostende moeten de gesprekken nog worden opgestart. Infrabel heeft mij meegedeeld dat de nodige maatregelen zullen worden genomen om de mobiliteit te waarborgen en het risico op ongevallen te beperken. Er zullen ook gesprekken worden gevoerd met de lokale overheden om een optimale coördinatie en afstemming op de lokale situatie te garanderen. Ik zal erop toezien dat de mobiliteits- en veiligheidscriteria effectief worden gewaarborgd.

05.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw zeer punctuele antwoord. Alle deelvragen zijn perfect beantwoord. Bedankt daarvoor.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De laadpunten op de stationsparkings" (56007187C)
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stand van zaken m.b.t. het plan om bijkomende laadpalen op de NMBS-parkings te plaatsen" (56007503C)

06 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les bornes de recharge sur les parkings des gares" (56007187C)
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avancement du plan de développement de bornes électriques supplémentaires sur les parkings SNCB" (56007503C)

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

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

De NMBS wil de komende jaren zo'n 5.000 bijkomende laadpunten voorzien op haar stationsparkings. Na een openbare procedure werd EnergyVision aangewezen als partner die voor de uitrol van de nieuwe laadpunten moet instaan.

Volgens de NMBS wil men met dit project het voor de reizigers aantrekkelijker maken om de wagen te combineren met de trein.

Over hoeveel laadpunten gaat het precies?

Welk is de gebudgetteerde kostprijs voor de uitrol van de bijkomende laadpunten?

Welk zijn de tarieven die de gebruiker zal moeten betalen voor het gebruik? Zal deze vergoeding volledig naar de NMBS gaan? Zo neen: naar wie dan nog en op welke verdeelbasis?

Verwijzend naar het door de NMBS aangehaalde doel om de combinatie auto en trein aantrekkelijker te maken: zal de NMBS ook overwegen om haar stationsparkings gratis te maken voor zij die over een geldig vervoerbewijs beschikken?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de NMBS zet actief in op de vergroening van haar parkeerinfrastructuur. In samenwerking met de firma EnergyVision zal de NMBS tussen september 2025 en 2027 in totaal 2.500 bijkomende laadpalen installeren op de stationparkings. Aangezien de meeste palen twee laadpunten bevatten, gaat het om 5.000 laadpunten. Het is de ambitie om 420 stations met NMBS-parkeerfaciliteiten uit te rusten met die infrastructuur.

En ce qui concerne le coût, le déploiement se fait via un contrat de concession dans lequel EnergyVision est responsable de la livraison, de l'installation, de l'entretien et de l'exploitation des bornes pendant 10 ans. La SNCB ne supporte donc pas directement le coût de l'investissement mais reçoit une compensation dans le cadre de la concession. La SNCB rachètera le solde non amorti après 10 ans.

Wat de tarieven voor gebruikers betreft, werd bij de gunning van de concessie expliciet rekening gehouden met de prijs voor de eindgebruiker. EnergyVision kwam als beste uit de bus op alle criteria, waaronder het voordeligste tarief voor reizigers. De exacte tarieven zijn afhankelijk van de marktomstandigheden en worden door de concessiehouder bepaald binnen de grenzen van de overeenkomst.

La répartition des revenus est contractuellement fixée. Une partie de la compensation va à la SNCB tandis qu'EnergyVision est responsable de l'exploitation. La clé de répartition précise est confidentielle et fait partie du contrat de concession. Étant donné que le projet doit encore être déployé, il est évidemment impossible de savoir combien de personnes l'utiliseront.

Wat de suggestie betreft om gratis parkeren aan te bieden aan reizigers met een geldig vervoerbewijs, hanteert de NMBS momenteel gedifferentieerde parkeertarieven waarbij treinreizigers al kunnen genieten van een voorkeurtarief. De NMBS wil reizigers aanmoedigen om met de fiets of het openbaar

vervoer naar het station te komen en zo de modal shift te stimuleren naar duurzame en groene mobiliteit. Er zijn momenteel geen plannen om het parkeren volledig gratis te maken voor reizigers.

De NMBS stelt dat het treinaanbod en de kwaliteit van de dienstverlening de belangrijkste hefboomen zijn om de combinatie van auto en trein aantrekkelijker te maken.

Je veillerai à ce que la directive RED II soit correctement mise en œuvre au bénéfice des entreprises ferroviaires afin de permettre notamment à la SNCB de disposer de moyens supplémentaires pour investir dans des projets d'efficacité énergétique. Par ailleurs, je serai attentif à ce que la directive RED III intègre pleinement le secteur ferroviaire dans son champ d'application afin d'accélérer les investissements dans ce type d'initiatives.

06.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, met betrekking tot het laatste punt blijf ik het jammer vinden dat mensen die met de wagen naar een station komen om daar de trein te nemen en die over een geldig vervoerbewijs beschikken, moeten betalen voor de parking. Wie met de fiets wil en kan komen, zal dat ook wel doen. Voor wie het station te ver is, zou zo kunnen worden aangemoedigd om de wagen op de stationsparking achter te laten en met de trein verder te reizen. Het is jammer dat men bij dat standpunt blijft. Hopelijk komt men tot een ander inzicht.

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

07 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorstel tot invoering van een medische keuring voor oudere bestuurders" (56007189C)

07 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La proposition visant à instaurer un examen médical pour les conducteurs seniors" (56007189C)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In maart bereikten het Europees Parlement en de Raad een voorlopig akkoord over de hervorming van het rijbewijs in Europa. Bedoeling is dat de nieuwe regels vanaf 2030 van kracht zouden worden.

De Europese hervorming wil onder meer de geldigheid van rijbewijzen harmoniseren op 15 jaar. Voor oudere bestuurders vanaf 65 jaar mogen landen een kortere geldigheidsduur invoeren, om rekening te houden met hun fysieke en cognitieve capaciteiten. In verschillende lidstaten bestaan er al vormen van medische keuring.

Mijn vragen aan u:

Welke voor- en nadelen zijn volgens u verbonden aan een medische keuring voor senioren?

Hoe staat u tegenover de invoering van zo'n medische keuring?

De Europese hervorming zou elk nieuw rijbewijs ook afhankelijk willen maken van een medische onderzoek dat een oogtest en een cardiovasculaire evaluatie omvat. Lidstaten zouden zich evenwel kunnen beperken tot een zelfevaluatiesysteem of alternatieve, lichtere maatregelen. Welke piste zal ons land bewandelen?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Raskin, het voordeel van een verplichte medische keuring voor senioren is gebaseerd op het idee dat sommige ouderen aan bepaalde aandoeningen lijden waardoor ze niet of slechts onder bepaalde voorwaarden mogen rijden, gezien de verplichte medische criteria op Europees niveau.

De theoretische voordelen worden echter niet bevestigd door de wetenschappelijke literatuur. De mogelijkheid werd niettemin in de richtlijn behouden, omdat sommige lidstaten reeds een dergelijk systeem hebben ingevoerd. De Europese wetgever wil tevens misbruik voorkomen door minstens een minimumleeftijd van 65 jaar te bepalen voor dergelijke ingrijpende regelingen.

Het duidelijke nadeel is de hoge kostprijs voor het nationale gezondheidszorgsysteem. Aangezien alle bestuurders ouder dan 65 jaar – hun aantal zal alleen maar toenemen – worden doorverwezen naar een arts naar keuze, zijn de voordelen erg beperkt. Wetenschappelijke studies hebben namelijk geen verband aangetoond tussen leeftijd en ongeschiktheid om te rijden. Met andere woorden, de meerderheid van hen wordt rijgeschikt verklaard zonder voorwaarden of beperkingen.

Bovendien kan een medisch onderzoek van welke aard ook enkel de toestand van een persoon weergeven op het moment van de aanmelding, terwijl het rijbewijs tien jaar geldig is of korter voor senioren, maar altijd voor meerdere jaren. In die periode kunnen levensgebeurtenissen leiden tot aandoeningen of ziekten die de rijgeschiktheid beïnvloeden. Daarom hebben dergelijke maatregelen per definitie een beperkte impact.

Het lijkt dus niet relevant om senioren die niet beroepsmatig een voertuig besturen te verplichten een medisch onderzoek te ondergaan bij de verlenging van hun rijbewijs na de leeftijd van 65 jaar.

Het is evenmin aangewezen om rijbewijzen voor een korte duur af te leveren aan bestuurders uitsluitend op basis van hun leeftijd. Het is beter dat bestuurders van alle leeftijden worden geresponsabiliseerd met betrekking tot de verplichte medische normen die gelden voor alle bestuurders.

Bovendien geldt reeds de verplichting voor alle bestuurders om hun rijbewijs in te leveren wanneer ze aan een aandoening lijden. Bij het theoretisch examen is de oogtest in België al verplicht. Voor niet-beroepsbestuurders van voertuigen van groep 1, namelijk motorfietsen en auto's, is een medisch onderzoek in België alleen vereist wanneer de aanvrager bij de aanvraag van een rijbewijs geen verklaring op erewoord kan ondertekenen waarin hij bevestigt dat hij niet lijdt aan een van de aandoeningen die zijn opgenomen in een lijst gebaseerd op de Europese medische normen die in België zijn omgezet. Elke aanvrager die deze ereverklaring niet kan ondertekenen, moet een medisch attest van groep 1 voorleggen. Het afleggen van een valse verklaring wordt strafrechtelijk bestraft door de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer.

Het lijkt mij wenselijk om dat systeem, dat al wordt toegepast, te behouden. Het zorgt er immers voor dat alleen aanvragers met een gezondheidstoestand die echt beoordeling door een arts vereist, worden doorverwezen naar het al overbelaste Belgische gezondheidszorgsysteem.

Misschien moeten we wel nadenken over een vrijwillig onderzoek via de erkende rijgeschiktheidscentra, die een attest kunnen afleveren over de cognitieve en fysieke paraatheid om een voertuig te besturen. De persoon die zich vrijwillig laat onderzoeken, zou dan een voordeel kunnen bekomen bij de verzekering.

Uiteraard moeten dergelijke maatregelen nog besproken worden met de sector en mijn collega bevoegd voor Economie.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt mij gerustgesteld. U bent voorzichtig, u spreekt heel wat voorbehoud uit, u wijst op de regelgeving zoals die vandaag geldt en die over het algemeen behoorlijk functioneert en u bent niet van plan om de mogelijkheden die het Europese niveau biedt volledig te benutten.

Ik wil u daarin graag steunen, omdat ik vind dat mensen van 65 jaar niet als hulpeloze oude mensen mogen worden bestempeld. Men kan hen senioren noemen, maar de huidige 65-jarigen zijn actief en we verwachten ook dat ze dat blijven. Ik mag toch hopen dat we niet collectief aannemen dat ze amper nog met de wagen kunnen rijden. Het voorbehoud dat u maakt, steun ik volledig.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Raskin. Mijn 87-jarige moeder zal ook heel blij zijn.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanval op een treinbegeleidster op de trein van Antwerpen naar Hasselt" (56007190C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De agressie tegen een treinbegeleidster" (56007783C)

08 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'agression d'une accompagnatrice de train sur la ligne Anvers-Hasselt" (56007190C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'agression d'une accompagnatrice de train" (56007783C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Deze vraag wil ik graag toelichten.

Op zondag 3 augustus werd een treinbegeleidster op de trein van Antwerpen naar Hasselt aangevallen door een 18-jarige treinreiziger. De aanleiding tot het incident was een discussie over het mogelijk ontbreken van een geldig vervoerbewijs. Eerst was er wat duw- en trekwerk en uiteindelijk spoot de treinbegeleidster deodorant in de ogen van de treinreiziger om zich te verdedigen, zo heb ik vernomen. Nadat de trein halt hield in het station van Zichem, werd door een ploeg van de lokale politie een proces-verbaal opgesteld. Alle reizigers moesten overstappen op een andere trein, waarna ze, inclusief de 18-jarige, hun reis konden voortzetten.

Hebt u kennisgenomen van de feiten die zich voordeden? Hoe evalueert u de actie van de treinbegeleidster om zich met deodorant te verdedigen? Wijst dat volgens u op een gebrek aan zelfverdedigingsmiddelen bij het operationeel personeel van de NMBS, in het bijzonder bij de treinbegeleiders? Welke maatregelen zult u nemen om de persoonlijke veiligheid van het NMBS-personeel te garanderen? Op welke termijn mogen de eerste acties worden verwacht?

08.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, u hebt de situatie correct geschetst, dus ik ga meteen over naar mijn vragen.

Mijnheer de minister, welke maatregelen neemt u vandaag om ervoor te zorgen dat de treinbegeleiders en het ander NMBS-personeel hun werk in veilige omstandigheden kunnen uitvoeren? Krijgt het NMBS-personeel vandaag opleidingen om met dergelijke conflictsituaties om te gaan? In het verleden werd al gesproken over het gebruik van bodycams voor de treinbegeleiders. Is dat een piste die nu werkelijk door u wordt bekeken? Wat is de stand van zaken daarbij?

08.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Dank u, geachte collega's.

Zoals u weet, is veiligheid een prioriteit voor mij. De minister van Binnenlandse Zaken, belast met Veiligheid, dient eveneens betrokken te worden bij dat beveiligingsproces. Ik veroordeel in ieder geval ten eerste elke vorm van agressief gedrag en wil het belang benadrukken van respect voor de werknemers van de NMBS die hun job uitvoeren. De treinbegeleidster werd opgevangen door een NMBS-collega en kreeg medische verzorging.

Zoals eerder aangegeven, werkt de minister eraan om de agenten van Securail van bodycams te voorzien, zodat zij beschermd zijn bij de uitvoering van hun taken. Hoewel in 2024 een lichte daling van het aantal gemelde aanvallen op het spoorwegdomein werd vastgesteld, blijft het verschijnsel uiterst zorgwekkend. Of het nu fysiek of verbaal is, dat geweld heeft een diepe impact op de medewerkers van de NMBS, wat niet alleen hun welzijn, maar ook de algehele werking van het bedrijf beïnvloedt.

De NMBS neemt zelf heel wat maatregelen om dergelijke agressies te vermijden, maar benadrukt dat het een maatschappelijk probleem is dat zij niet alleen kan aanpakken. De NMBS herhaalt bij elk incident haar oproep tot respect, pleit voor strenge straffen en benadrukt het belang van een zichtbare aanwezigheid van de politiediensten in stations en treinen. De veiligheid van het personeel van de NMBS, meer bepaald aan boord van de treinen, is een constante bezorgdheid.

De recente gevallen van agressie zijn onaanvaardbaar. Daarom moet dringend actie worden ondernomen en steun ik de volgende concrete maatregelen: een zichtbaardere aanwezigheid van Securail in de treinen en stations, in het bijzonder op de lijnen die als gevoelig worden geïdentificeerd; gemengde patrouilles met de spoorwegpolitie wanneer dat relevant is; betere alarm- en

communicatievoorzieningen voor treinbegeleiders en machinisten om een snelle interventie in geval van een incident te verzekeren; een systematische psychologische en juridische ondersteuning voor medewerkers die het slachtoffer zijn van agressie en een sensibiliseringscampagne om het publiek eraan te herinneren dat elke vorm van geweld tegen het spoorwegpersoneel strafbaar is.

Een werkgroep, geleid door de NMBS in samenwerking met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, onderzoekt de mogelijkheid om Securailagenten bodycams te laten gebruiken. Dat zal hen beschermen bij de uitvoering van hun taken en tegelijk ook de pendelaars beter beveiligen.

Er werd al een akkoord bereikt tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen om hun aanpak te harmoniseren. Samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken werken we aan een verdere aanpassing van de bodycamwet dit jaar. Sinds september 2025 kunnen alle lokale politiezones gebruikmaken van de camerabeelden van de NMBS. De NMBS beschikt over een uitgebreid netwerk van camera's in de stations. Dankzij dat akkoord krijgen de federale politie en alle lokale politiezones in real time directe toegang tot die beelden. Dat stelt de verschillende veiligheidsdiensten in staat sneller en efficiënter samen te werken.

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

Het begin van uw antwoord deed mij evenwel huiveren. Ik hoorde precies opnieuw de vorige regering, toen Annelies Verlinden en Georges Gilkinet veiligheid een topprioriteit noemden en agressie ten strengste veroordeelden. Daar bleef het evenwel altijd bij. Diezelfde woorden hoorde ik nu terug.

Concreet hebt u een goed akkoord gesloten om de politie in real time toegang te geven tot de camerabeelden van de NMBS. Zo kan men achteraf misschien sneller iemand terugvinden, maar op het moment zelf kan men uiteraard niet ingrijpen.

Het dossier over de bodycams sleept al heel lang aan.

Verder hoor ik dat Securail maximaal zichtbaar moet zijn. Er zijn vorig jaar netto veertien personeelsleden bijgekomen. Dat is niet de grote massa. Voor een grotere zichtbaarheid van de politie stuiten we eveneens opnieuw op personeelstekorten. Dat benadrukken we al heel lang. Toch zijn dat zaken die gewoon blijven bestaan.

De alarmcommunicatie werd al heel lang beloofd. De alarmknop, aangekondigd door uw voorganger, is er nog altijd niet of toch niet in alle treinstellen. Ik hoop dat het niet bij woorden blijft en dat er daadwerkelijk stappen worden gezet, want ook al zijn de cijfers misschien iets gedaald, er zijn nog steeds te veel agressiegevallen tegen het NMBS-personeel. Ik hoop dus echt dat er vooruitgang wordt geboekt om zowel Securail als de treinbegeleiders een betere bescherming te geven.

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

Het incident maakt nog maar eens duidelijk hoe iets banaals, zoals een ongeldig vervoersbewijs, kan ontaarden in een dergelijk incident. Achter elke vraag die hier wordt gesteld, schuilt een persoonlijk verhaal. Elk incident is er één te veel.

U hebt een aantal voorbeelden van maatregelen gegeven die al werden genomen en die zijn zeker positief. Elke stap is er één in de goede richting. Ik vind het wel bijzonder jammer dat we vorige week hebben moeten vaststellen dat u geen voorstander bleek te zijn van toegangspoortjes in de stations. Nochtans is dat een maatregel die ervoor kan zorgen dat de kans op zwartrijden, op discussies met treinbegeleiders en op incidenten kan worden vermeden. De toegangspoortjes zorgen ervoor dat de controle al plaatsvindt bij de ingang van het station, niet op het perron en niet op de trein, waardoor agressie, frustraties en angst kunnen worden vermeden. We moeten echt durven nadenken over de veiligheid van het personeel, maar ook die van de reiziger.

Verder wil ik benadrukken dat de bodycams van groot belang zijn voor de treinbegeleiders. Zij kunnen een nuttige aanvulling zijn. Het is dus positief dat men daar verder mee aan de slag gaat. De bodycams werken preventief, ze verschaffen achteraf veel duidelijkheid en geven het personeel meer vertrouwen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het toenemende druggebruik in het verkeer" (56007192C)

09 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation de la consommation de drogues dans la circulation routière" (56007192C)

09.01 Frank Troosters (VB): Ik heb deze vraag gesteld naar aanleiding van de politiecontroles na het muziekfestival Reggae Geel. Ik verwijs naar de schriftelijke versie van de vraag.

Politierechters waarschuwen al langer voor het stijgend gebruik van drugs achter het stuur. De resultaten van politiecontroles na het muziekfestival Reggae Geel bevestigen hun bezorgdheid. Van de 103 gecontroleerde bestuurders bleken er maar liefst 52 onder invloed.

Waar in 2018 elke dag gemiddeld 20 personen onder invloed van drugs achter het stuur betrapt werden is dat momenteel opgelopen tot 35 personen per dag.

Volgens de politierechters moet de pakkans dringend verhoogd worden, wat begint met het voorzien in bijkomende controles en drugstesten.

Welke maatregelen gaat de minister nemen opdat alle lokale politiezones zullen voorzien worden in voldoende drugstests? Heeft hij hiervoor reeds initiatieven genomen en overleg gepleegd met zijn betrokken collega-ministers? Zo ja: met welk resultaat? Zo neen: waarom niet en zal de minister hiertoe alsnog een initiatief nemen?

Heeft de minister zicht op het tekort aan drugstests dat zich momenteel bij de lokale politiezones voordoet? Welk zijn de tekorten? Welk aantal drugstesten zal er in de toekomst – in het licht van de ambitie om het aantal controles te verhogen – nodig zijn? Welk zullen de budgettaire implicaties hiervan zijn?

Welke overige maatregelen zal de minister – al dan niet in samenwerking met zijn betrokken collega-ministers – nog nemen om het toenemend gebruik van drugs in het verkeer te beteugelen?

09.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, zoals ik al heb aangehaald, heeft een speerpunt van mijn beleid betrekking op het rijden onder invloed van alcohol of drugs, wat jammer genoeg veel voorkomt in ons land en wat aan de basis ligt van talrijke ernstige ongevallen.

U vraagt welke maatregelen er genomen zullen worden door mijn kabinet om het toenemend gebruik van drugs in het verkeer aan te pakken. Het aanpakken van alcohol, maar ook drugs, is een prioriteit voor mijn kabinet. Ik dring onder meer verder aan op meer alcohol- en drugscontroles, alsook op de registratie van alle testen door alle politiezones, zodat ik mijn beleid kan stoelen op die data.

Bovendien ben ik ervan overtuigd dat die gegevens het mogelijk zouden moeten maken de voortdurende opleiding van de automobilisten te versterken en meer te sensibiliseren inzake het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Een verlaging van de verzekeringspremie voor bestuurders die de opleiding volgen, zal eveneens bestudeerd worden, in samenwerking met Vias Institute.

Daarnaast onderzoekt een werkgroep binnen mijn administratie, samengesteld uit experts met praktijkervaring binnen de verschillende politionele diensten – politie, parket, rechters, labo's, enzovoort – verschillende projecten inzake het rijden onder invloed van drugs, de toevoeging van nieuwe substanties, zoals ketamine, aan de lijst van verboden stoffen, het inschakelen van de douane voor alcohol- en drugscontrole op de weg, de mogelijkheid om het rijverbod pas te beëindigen nadat de overtreder bewezen heeft dat er geen sprake is van overmatig gebruik van die stoffen, enzovoort. In de komende jaren zullen mijn kabinet en mijn administratie intensief voortwerken inzake het probleem van drugs in het verkeer, dat u terecht aan de kaak stelt.

Inzake het aantal drugstesten, speekseltesten en -collectoren en het eventuele tekort ervan kan ik u het volgende melden. Via Centrex Wegverkeer, het kennis- en expertisecentrum Verkeer van de geïntegreerde politie, verneem ik dat er sinds 1 juli 2023 geen speekseltestentekorten meer zijn. Voor

de speekselcollectoren zullen de behoeften tot en met het eerste semester van 2026 gedekt zijn. Binnenkort wordt een aanbesteding gepubliceerd met het oog op de toekenning van een raamcontract met een duur van vier jaar. Dat contract zal voorzien in 35.000 speekselcollectoren per jaar. Dat aantal werd bepaald op advies van de geïntegreerde politie.

Dat sommige zones daaromtrent toch problemen hebben aangekaart, was vooral een gevolg van de verdeelsleutel tussen zones. De politie zal binnenkort dan ook starten met een nieuwe verdeelsleutel voor de ter beschikking gestelde middelen, die zal zijn gebaseerd op het aantal processen-verbaal van het jaar voordien en niet langer op basis van de grootte van de entiteiten. Daardoor kan beter worden gegarandeerd dat de middelen beschikbaar zullen zijn op de plaatsen waar ze nodig zijn.

Het beheer van het aankoopdossier van de drugstesten werd inmiddels overgeheveld van de dienst Gerechtskosten naar Crossborder Fines, die dat verder opvolgt. Voor meer informatie daarover verwijs ik u door naar mijn collega's van Justitie en van Binnenlandse Zaken.

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

Ik hoor een aantal positieve elementen in uw antwoord: het feit dat u zich bewust bent van het tekort aan testen en dat de behoeften tot en met het eerste semester van 2026 zullen zijn gedekt, zoals u alleszins beweert. Daarnaast komt er een raamcontract voor vier jaar. Ik hoop dat dit alles tijdig en snel zal verlopen, want het is uiteraard zeer belangrijk. We zien immers een toenemend druggebruik in het verkeer, maar ook daarbuiten. Wat mijn partij betreft, moet daarvoor absoluut een nultolerantie gelden.

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

10 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controles op de Antwerpse taximarkt" (56007193C)

10 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les contrôles effectués sur le marché des taxis anversois" (56007193C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Onlangs voerde de politiezone Antwerpen een grootschalige anonieme controleactie uit op de Antwerpse taximarkt. Daarbij bleek bijna de helft van de gecontroleerde taxi's in overtreding. Zo werd in sommige gevallen de meter niet aangezet of werd de chauffeur betrap op het vasthouden van de smartphone tijdens het rijden. Bij vijf taxi's waren de overtredingen zelfs zo ernstig dat de politie overging tot onmiddellijke inbeslagname.

Volgens de politie is de gehanteerde methode, waarbij inspecteurs zich voordoen als gewone klanten, bijzonder doeltreffend. Taxichauffeurs worden immers geobserveerd in hun natuurlijke werkomgeving, zonder dat ze zich bewust zijn van een controle.

Mijn vragen aan u:

Bent u op de hoogte van de controleactie in Antwerpen en de door de politie gehanteerde methode?

Heeft u al kennis kunnen nemen van de resultaten van de actie? Welke conclusie verbindt u aan deze resultaten?

Heeft u weet van gelijkaardige acties in andere politiezones? Zo ja, welke? En indien zo, leverden deze acties vergelijkbare resultaten op?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Raskin, de controleactie kaderde niet in mijn bevoegdheden. De materie rond de taxiregelgeving is een gewestelijke materie. Ik werd niet op de hoogte gebracht van de actie en evenmin van de resultaten.

Ik verneem via de media dat 27 van de 51 gecontroleerde taxi's werden geverbaliseerd voor verschillende inbreuken. Over de overtredingen van de taxiwetgeving onthoud ik mij van verdere

commentaar. Daarvoor verwijs ik u naar mijn Vlaamse collega Annick De Ridder.

Wat mij wel bezorgd maakt, is dat de politie meldt dat het gebruik van het gsm-toestel tijdens het rijden met klanten aan boord een groot probleem vormt. Dat is onaanvaardbaar voor een professionele bestuurder. Hij of zij brengt er zichzelf, zijn klanten en andere weggebruikers mee in gevaar.

Ik kan alleen maar hopen dat de politie dergelijke acties blijft ondernemen en niet alleen toeziet op de taxiwetgeving, maar ook op andere gevaarlijke inbreuken.

Ik heb geen weet van andere politiezones die dergelijke controles uitvoeren. Het lijkt mij zeker interessant dat onze politiediensten hun controles focussen op thema's zoals taxi's, maar tegelijkertijd ook oog hebben voor laakbaar gedrag. Een en ander bewijst nogmaals dat zowel gewestelijke als federale prioriteiten de nodige aandacht moeten krijgen en dat verkeersveiligheid niet stopt bij onze eigen bevoegdheidsdomeinen.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ook de verwijzing naar het andere niveau is duidelijk.

Ik ben het 100 % met u eens wanneer u het hebt over het grote gevaar van het gebruik van de smartphone achter het stuur. Ik hoop dan ook dat we op dat vlak samen stappen kunnen zetten tijdens de huidige legislatuur.

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

11 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van eBox als communicatiekanaal door de NMBS" (56007197C)

11 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'utilisation par la SNCB de l'eBox comme canal de communication" (56007197C)

11.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, vanochtend hoorden we de mensen van Ombudsrail in deze commissie. Er zijn blijkbaar wat problemen met de communicatie van de NMBS via eBox. Ik verwijs verder naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In haar jaarverslag 2024 waarschuwt Ombudsrail voor het gebruik van eBox als communicatiekanaal voor het versturen van boetebrieven door de NMBS. De klantendienst van de NMBS zou dit kanaal nu ook gebruiken voor de invordering van de vaststelling van onregelmatigheid.

Heel wat reizigers geven aan Ombudsrail aan van nooit op de hoogte te zijn gesteld van hun boete omdat hun eBox niet actief was, ze niet wisten dat hun eBox geactiveerd was of ze geen melding ontvingen van hun nieuwe berichten. Op deze manier werden ze pas op de hoogte gesteld van hun boete als het dossier al bij de gerechtsdeurwaarder was.

Is de NMBS zich bewust van de beschreven problematiek? Zo ja: sinds wanneer is dit het geval?

Heeft de NMBS stappen ondernomen om het onnodig inschakelen van gerechtsdeurwaarders te vermijden? Zo ja: welke? Zo neen: waarom niet? Zal de NMBS alsnog hun beleid en communicatie hieromtrent bijstellen?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, ik heb uw vraag doorgegeven aan de NMBS en die deelde mij mee dat ze alleen herinneringen via eBox verstuurt naar reizigers die over een actieve eBox beschikken. Dat communicatiekanaal wordt alleen gebruikt indien de NMBS van de FOD BOSA de bevestiging ontvangt dat de betrokkene effectief over een actieve eBox beschikt. Indien een reiziger geen actieve eBox heeft, wordt de herinneringsbrief per post verstuurd.

De NMBS heeft mij bevestigd dat ze op de hoogte is van de opmerkingen van Ombudsrail over het gebruik van eBox. De NMBS blijft haar communicatiekanalen evalueren in het kader van een correcte en efficiënte dienstverlening aan alle reizigers. Volgens de website van eBox maken meer dan 800 overheidsdiensten gebruik van eBox om officiële documenten te versturen, waaronder heel wat

federale overheidsdiensten, openbare instellingen voor sociale zekerheid en de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De communicatie met de reizigers is volgens mij een essentiële problematiek. Daarom heb ik de NMBS gevraagd om over haar communicatiestrategie een specifieke informatiesessie te organiseren, bestemd voor de parlementsleden van de commissie voor Mobiliteit. Die sessie is vastgelegd op 15 oktober in de voormiddag. Ik verzoek u om uw punt aan te halen tijdens die gedachtewisseling. Ik zal bijzondere aandacht blijven besteden aan wat kan worden verbeterd.

11.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal dat laatste zeker ter harte nemen.

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

12 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De protestactie tegen Securail naar aanleiding van een incident met wanbetalers in Brussel-Noord" (56007222C)

- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gewelddadige optreden van Securailagenten in het station Brussel-Noord" (56007289C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het incident met Securail op het perron van Brussel-Noord" (56007788C)

12 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La manifestation contre Securail après un incident impliquant des resquilleuses à Bruxelles-Nord" (56007222C)

- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'intervention violente d'agents de Securail en gare de Bruxelles-Nord" (56007289C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incident ayant impliqué Securail sur le quai de Bruxelles-Nord" (56007788C)

12.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, een ploeg van Securailagenten moest op 8 augustus na een oproep optreden tegen drie zwartrijders in het station Brussel-Noord. De interventie liep uit de hand. Nadat de agenten in de trein waren uitgescholden, zou het op het perron tijdens de identiteitscontrole tot een handgemeen zijn gekomen, waarna uiteindelijk een agressief persoon geboeid moest worden. Intussen circuleren op sociale media oproepen onder meer vanwege de organisatie FreeCongo.be tot een protestactie aan de gebouwen van de NMBS, waarbij de Securailagenten op een weinig fraaie manier worden afgeschilderd.

Hebt u kennisgenomen van de feiten? Zo ja, kunt u ze beschrijven? Kunt u toelichten op welke wijze er sprake zou zijn van een illegale arrestatie? Kunt u meedelen of aan de eis van de zwartrijders om excuses te krijgen van Securail tegemoetgekomen zal worden? Klopt het dat er buitensporig geweld door de Securailagenten zou zijn gebruikt of klopt het niet?

Ik heb begrepen dat zowel de NMBS als het parket een onderzoek heeft geopend. Wat is de stand van zaken? Zult u erop toezien dat het recht op verdediging van de betrokken Securailagenten in alle facetten wordt gewaarborgd? Wat gebeurde er met de zwartrijders? Kwam er een tussenkomst van de spoorwepolitie? Welke inbreuken werden opgenomen in het proces-verbaal en welke sancties zullen hun eventueel worden opgelegd?

12.02 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le ministre, le parquet de Bruxelles a ouvert une enquête à la suite d'un incident survenu le 8 août en gare de Bruxelles-Nord, au cours duquel des agents de Securail auraient violemment "maîtrisé" des voyageuses qui ne pouvaient présenter de titre de transport valide.

Des images diffusées sur les réseaux sociaux montrent quant à elles deux agents de Securail plaquant violemment au sol une mère et sa sœur, deux femmes norvégiennes d'origine congolaise.

L'avocate de ces deux femmes et le collectif citoyen de soutien aux victimes évoquent des comportements très agressifs, des faits de violences aggravés et une attitude raciste de la part des

agents de Securail, avec notamment des propos humiliants et discriminatoires. La SNCB a d'ailleurs déclaré qu'elle regrettait vivement cet incident et a lancé une enquête interne.

Monsieur le ministre, il nous faut évidemment attendre les résultats de cette enquête et ne pas nous prononcer sur le fond. Je vous poserai dès lors des questions globales. La sécurité des usagers et des travailleurs du chemin de fer est une priorité. Que comptez-vous faire face à cette situation? Confirmez-vous que l'accompagnateur de train de la SNCB entre Vilvorde et Bruxelles-Nord a bien refusé de vendre des tickets à bord, alors que l'automate en gare de Vilvorde était en panne? Pouvez-vous également nous indiquer ce qu'il en est de l'avenir de Securail dans la réforme annoncée dans le cadre de votre accord de gouvernement dans laquelle il est question d'un regroupement de toutes les compétences en matière de sécurité, à l'exception du département de la Justice?

12.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, wat is uw reactie op het incident op het perron van Brussel-Noord? Er is sprake van een onderzoek. Is dat intussen al afgerond? Staan de betrokken agenten vandaag nog steeds op non-actief? De NMBS liet weten het incident zeer ernstig te nemen. Kunt u daar al meer duidelijkheid over geven? Wat was de aanleiding? Klopt het dat het incident is ontstaan naar aanleiding van een discussie over een treinticket?

12.04 Minister **Jean-Luc Crucke:** Op 8 augustus was er een incident in het station Brussel-Noord tussen reizigers en Securailagenten.

Je regrette les événements qui se sont produits et j'en ai fait part à la SNCB en lui demandant de me faire un état de la situation. Je ne dispose pas encore des éléments, puisque l'enquête est en cours.

Immédiatement après les faits, à la demande de la CEO, une enquête interne a été ouverte afin d'établir les circonstances exactes, conformément aux procédures en vigueur. Parallèlement, une enquête judiciaire est en cours.

En attendant l'aboutissement de ces enquêtes, il me semble prématuré de tirer des conclusions quant aux faits ou aux suites à y donner.

Ik herinner eraan dat de 480 Securailagenten op het terrein dagelijks de veiligheid waarborgen van 900.000 reizigers en werknemers van de NMBS, waarbij ze vaak het slachtoffer van agressie zijn. Zij doen dat bovendien tot grote tevredenheid van de reizigers en dragen ertoe bij dat het veiligheidsgevoel in de treinen en in de stations boven de 90 % ligt.

Ils ont un rôle essentiel comme point de contact, que ce soit à bord des trains ou dans les gares, pour les voyageurs, le personnel ou encore en appui aux services de police. Leur action est significative. En 2024, ils ont organisé près de 37 000 interventions et rien que sur les sept premiers mois de 2025, ils en sont déjà à environ 22 000 interventions. Ces agents doivent réussir une formation de plusieurs mois, prévue par la loi, avant d'être assermentés. Ils bénéficient ensuite d'une formation continue afin de maintenir et de renforcer en permanence leurs compétences.

Ze vervullen eveneens een essentiële rol op het vlak van de strijd tegen fraude en de preventie van inbreuken door toe te zien op de naleving van de reglementering. Ze voeren veiligheidstaken uit op de perrons en de treinen. Ze voeren x-stralencontroles uit in de Channel Terminal. De veiligheidsdiensten van de NMBS verzekeren ook het toezicht via 12.000 camera's in de stations en in de treinen en ze beheren zowel de oproepen van de reizigers als die van het personeel naar het Security Operations Center, bijna 120.000 oproepen in 2024.

Sinds kort hebben de lokale politiezones en de federale politie, zoals ik daarstraks al gezegd heb, ook in real time toegang tot het cameranetwerk van de NMBS.

Concernant Securail, comme le prévoit l'accord de gouvernement, j'ai rencontré le collègue Quintin, ministre de l'Intérieur. Nous nous sommes mis d'accord sur le principe de maintenir le personnel de Securail au sein de la SNCB. Nous avons convenu de la mise en place d'une cotutelle et, pour ce faire, d'un groupe de travail chargé d'identifier les meilleures pistes de collaboration. Par ailleurs, nous identifions la meilleure manière d'organiser le travail des agents de Securail de façon à recentrer leurs missions sur leur *core business*, à savoir assurer la sécurité à bord des trains et dans les gares.

Il va de soi qu'en dehors des gares, cela me semble relever plus de la police locale et/ou fédérale.

12.05 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoorden. Ik ben tevreden over de algemene toon ervan.

Ik heb mij na het incident geërgerd aan bepaalde leden van dit huis die zeer voorbarige conclusies trokken en zelfs olie op het vuur gooiden op sociale media, waardoor de veiligheidsagenten sterk onder vuur kwamen te liggen en gestigmatiseerd werden. Niemand heeft daar baat bij.

Ik verneem hier verstandige taal en hoor zowel van u als van collega Chahid dat we eerst het onderzoek moeten afwachten om te weten wat er precies is gebeurd. Dat lijkt me de enige juiste houding die we moeten aannemen. Er loopt een onderzoek van de NMBS en van het parket. Ik kijk vooral uit naar de resultaten van dat laatste. Daarna zullen we zien hoe het verder wordt opgevolgd.

Ik ben ervan overtuigd dat de veiligheidsagenten een zeer belangrijke taak vervullen onder bijzonder moeilijke, absoluut niet evidente omstandigheden. Zij geven elke dag het beste van zichzelf.

12.06 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le président, je ne sais pas de qui vous parlez. En tout cas, je n'ai pas réagi pour la bonne et simple raison que, par le passé, j'ai été vice-président d'une société de transport bruxelloise. Je sais donc comment cela fonctionne. C'est pourquoi, dans mon intervention, j'ai bien dit que nous attendions les conclusions de l'enquête interne avant de nous exprimer sur la question.

Monsieur le ministre, je vous remercie aussi de m'avoir répondu parce qu'il m'importait de connaître l'avenir de Securail et de savoir s'il allait rejoindre le SPF Intérieur. Vous venez de confirmer qu'il resterait au sein de la SNCB. C'est en soi une bonne nouvelle. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Entre parenthèses, je tenais à vous apporter mon soutien pour votre sortie d'aujourd'hui relative aux trotinettes.

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

Het is goed dat er precies wordt onderzocht wat er in het station Brussel-Noord is gebeurd en wat daarvan de aanleiding is geweest. Dergelijke incidenten zijn dagelijks realiteit. We moeten ze echt zien te beperken. Veiligheid op en rond de treinen moet altijd vooropstaan en is prioriteit nummer één, niet enkel voor de reizigers, maar zeker ook voor het personeel. Het is niet bepaald motiverend voor werknemers om elke dag opnieuw met angst aan de werkdag te beginnen.

Onze fractie vraagt al jaren om bodycams in te voeren. Daarover is daarnet al redelijk positief gesproken. Het is niet enkel voor het Securailpersoneel, maar zeker ook voor de treinbegeleiders. Bodycams helpen namelijk bij discussies en geven achteraf een duidelijk beeld, zeker wanneer er een conflict ontstaat. De veiligheid moet prioriteit nummer één zijn en daarom zullen wij blijven aandringen op het gebruik van bodycams.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van Vincent Van Quickenborne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evaluatie en het ontslag van ambtenaren" (56007355C)

13 Question de Vincent Van Quickenborne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évaluation et le licenciement des fonctionnaires" (56007355C)

13.01 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb u op 4 maart van dit jaar een schriftelijke vraag gesteld. Dat is 196 dagen geleden. Ik wacht nog altijd op het antwoord. Het Kamerreglement bepaalt evenwel dat een schriftelijke vraag binnen de 30 dagen wordt beantwoord. Ik stel vandaag dus een mondelinge vraag, om alsnog een antwoord te krijgen.

Hoeveel statutaire ambtenaren zijn er effectief ontslagen binnen uw administratie in de periode 2020-2024? In hoeveel gevallen werd er een beroepsprocedure ingeleid bij de Raad van State? Wat was de uitkomst van die beroepsprocedures? Ik kijk uit naar uw antwoord.

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega Van Quickenborne, uw schriftelijke vraag nr. 87 van 4 maart 2025 is op 27 juni schriftelijk beantwoord. Uit sympathie bezorg ik u de tekst van dat antwoord.

13.03 **Vincent Van Quickenborne** (Open Vld): Dank u, mijnheer de minister. De diensten van de Kamer hebben mij meegedeeld dat er geen antwoord werd gegeven. Misschien moet er binnen de Kamer beter worden gewerkt.

Mijnheer de voorzitter, ik weet dat de dienst die is belast met de schriftelijke vragen goed werk levert, maar dat de procedure vrij archaisch is. De opvolging van schriftelijke vragen en antwoorden is veel complexer dan bij mondelinge vragen.

Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

14 **Vraag van Vincent Van Quickenborne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De diefstal van nummerplaten" (56007360C)**

14 **Question de Vincent Van Quickenborne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le vol de plaques d'immatriculation" (56007360C)**

14.01 **Vincent Van Quickenborne** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik merk trouwens op dat wanneer ik mondelinge vragen stel naar aanleiding van niet-beantwoorde schriftelijke vragen, het kabinet plots in actie schiet en mij tal van antwoorden toestuur.

Deze vraag is volgens de diensten van de Kamer eveneens een onbeantwoorde schriftelijke vraag, mijnheer de minister. Zij dateert ook van 4 maart 2025, dus van 196 dagen geleden. Het gaat over de problematiek van de diefstal van nummerplaten.

Wanneer een nummerplaat wordt gestolen, blijkt het proces om bij de DIV een nieuwe aan te vragen vaak tijdrovend en omslachtig. Dat kan ertoe leiden dat de eigenaar zijn voertuig gedurende enkele weken niet kan gebruiken.

Hoeveel dossiers werden er jaarlijks opgestart per provincie in de periode 2020-2024 waarbij de eigenaar van een voertuig met een gestolen nummerplaat een nieuwe nummerplaat aanvroeg? Wat was de gemiddelde doorlooptijd per jaar sinds 2020 voor het afleveren van een nieuwe nummerplaat na diefstal? Welke initiatieven zult u nemen om de procedure voor het verkrijgen van een nieuwe nummerplaat na diefstal te versnellen?

14.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega Van Quickenborne, uw schriftelijke vraag nr. 84 van 4 maart 2025 werd op 29 augustus schriftelijk beantwoord. Uit sympathie bezorg ik u hier de tekst van het antwoord dat aan de Kamer werd overgemaakt. Voor alle duidelijkheid, misschien ook voor de commissie, de voorzitter en uzelf, vanaf het begin hebben wij 420 schriftelijke vragen ontvangen van de Kamer. Daarvan zijn er 402 beantwoord en naar de Kamer verstuurd. Acht antwoorden zijn intern goedgekeurd en klaar voor verzending en dertien vragen worden momenteel behandeld.

14.03 **Vincent Van Quickenborne** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik hoop dat het antwoord ook volledig wordt gepubliceerd. U hebt op 29 augustus een vraag van 4 maart beantwoord. Geeft u toe dat dat toch enigszins te laat is, mijnheer de minister? Ik ben zelf ook minister geweest en ik had een vrij goede opvolging wat dat betreft. Bij Justitie worden eveneens relatief veel vragen gesteld. Ik begrijp dat het druk en moeilijk is, maar er is veel interesse vanuit de Kamer. U weet dat het Parlement een controlerecht heeft.

Als het gaat over de diefstal van nummerplaten en de problemen waarmee mensen geconfronteerd worden, lijkt het mij evident dat daarover vragen worden gesteld. Ik ben echter blij met uw uitvoerig antwoord, waarvan ik nu kennis kan nemen. Ik heb op dit moment niet de tijd om alles grondig te lezen, dus ik zal daar later wellicht op terugkomen. Dank in elk geval dat u de moeite hebt gedaan. Ik heb intussen opnieuw schriftelijke vragen ingediend over tal van onderwerpen. Ik hoop dat u uw medewerkers voldoende kunt motiveren om die te beantwoorden. Ik heb er alle vertrouwen in, mijnheer de minister.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité des gares SNCB aux PMR" (56007363C)

15 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van de NMBS-stations voor personen met beperkte mobiliteit" (56007363C)

15.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, selon l'étude du CAWaB, le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles, le nombre de gares avec assistance PMR stagne à 115 sur 555 gares et points d'arrêt. Ce chiffre révèle que seules 28 gares sur les 555 que compte le réseau sont intégralement accessibles et proposent l'assistance pour les usagers à mobilité réduite, c'est-à-dire 5 %. Pourtant, le CAWaB estime que ce nombre pourrait rapidement grimper à 103 – ce qui correspondrait à 18 % des gares – si la SNCB proposait l'assistance dans les 75 gares intégralement accessibles qui ne la proposent pas.

Il est vrai que la SNCB poursuit ses efforts dans la mise en accessibilité de ses gares, mais elle doit alors impérativement pallier le manque d'accessibilité en offrant une assistance dans toutes les gares. Il est indéniable que ces travaux nécessitent des investissements considérables, mais le gouvernement, dans son accord de coalition fédérale, s'est engagé à donner la priorité, en matière d'accessibilité des transports publics aux PMR, aux gares touchant le plus grand nombre de PMR en analysant, avec le concours de la SNCB, quelles gares ne sont pas totalement accessibles de manière autonome.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà rencontré les responsables de cette association? Est-ce que des objectifs concrets sont déjà fixés en termes d'accessibilité intégrale ou à tout le moins d'assistance? Si oui, dans quels délais?

15.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, comme vous le savez sans doute, mon prédécesseur a lancé début 2023 une plate-forme d'information et de dialogue appelée "Accessibilité". Cette plate-forme s'est d'ores et déjà réunie une fois lors de cette législature et est un endroit privilégié de discussion entre les différentes parties prenantes.

La plate-forme a pour objectif de faciliter les échanges entre l'autorité fédérale, la cellule stratégique du ministre fédéral compétent pour le transport ferroviaire et le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et les parties prenantes en matière d'accessibilité dans le transport ferroviaire.

Elle est là aussi pour recueillir et relayer les signaux et problèmes venant du terrain via les parties prenantes, en vue d'améliorer la politique d'accessibilité.

Elle doit communiquer sur l'état d'avancement des dossiers institutionnels en cours au niveau de l'autorité fédérale et favoriser le travail institutionnel en émettant, le cas échéant, des recommandations conjointes sur la politique d'accessibilité dans le transport ferroviaire.

Les réunions de la plate-forme se déroulent en étroite collaboration avec les différentes parties prenantes, telles qu'Infrabel, la SNCB, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH), le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB), Unia, Dito, etc. Cette liste de parties prenantes n'est pas exhaustive et peut donc évoluer en fonction des sujets abordés ou des évolutions sociétales actuelles.

Toutes les parties sont libres de proposer d'approfondir les sujets, qu'il s'agisse de principes généraux ou de problèmes ou plans d'action spécifiques. Grâce à cette méthode de travail transparente, la plate-forme peut être représentative, tenir compte d'expertises des différentes parties prenantes et contribuer à tous les niveaux. La réunion la plus récente de cette plate-forme et le premier moment de concertation avec les parties prenantes depuis ma nomination comme ministre de la Mobilité a eu lieu le mardi 1^{er} juillet 2025.

En amont de cette plate-forme, j'avais d'ores et déjà rencontré des représentants desdites associations

qui m'ont remis leurs priorités en matière d'accessibilité au niveau fédéral. Mon ambition est évidemment de permettre une mobilité accessible pour toutes et tous. Les points suivants ont été abordés lors de la réunion: présentation de la nouvelle vision politique en ce qui concerne les PMR, retour sur le contexte européen (European Advisory Body et STI PMR), mise à jour du plan national de mise en œuvre de l'accessibilité. Une prochaine réunion est d'ores et déjà fixée au lundi 13 octobre 2025.

En parallèle, Infrabel et la SNCB ont été sollicités pour élaborer une vision stratégique de l'accessibilité à l'horizon 2040, en intégrant à cette vision notamment les montants complémentaires reçus dans le cadre du plan de relance et de résilience (RRF). Cette démarche vise à garantir une cohérence entre les investissements réalisés et les objectifs à long terme en matière d'inclusion et d'accessibilité. J'espère ainsi que cette initiative pourra rejoindre celles qui avaient été prises par mon prédécesseur. Des moyens sont en effet disponibles. Il n'y a aucune raison de ne pas les affecter pour ce qui doit être non seulement un respect de notre part mais une priorité de la société et des responsables publics et politiques.

15.03 François De Smet (DéFI): Je remercie le ministre pour sa réponse.

Le cadre de travail paraît fixé et les moyens ont l'air d'être présents. Nous suivrons donc avec attention l'évolution et l'amélioration de l'accessibilité du plus grand nombre de gares et de points d'arrêt possibles. Je reviendrai régulièrement sur le sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Isabelle Hansez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les inégalités et les incohérences dans les critères géographiques de recrutement à la SNCB" (56007425C)

16 Vraag van Isabelle Hansez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onfaire en onsamenhangende geografische rekruteringscriteria bij de NMBS" (56007425C)

16.01 Isabelle Hansez (Les Engagés): Monsieur le ministre, j'en viens à des questions de recrutement à la SNCB. Un jeune domicilié à Neufchâteau s'est vu refuser récemment sa candidature comme conducteur de train à la gare d'Arlon, non pas parce qu'il manquait de compétences ou de motivation, mais uniquement parce que sa commune n'était pas reprise dans une liste administrative établie par la SNCB. Pourtant, son temps de trajet, d'après ce que j'ai lu, était plus court que celui de plusieurs localités admises.

Cette situation illustre à la fois une absurdité administrative et une inégalité de traitement entre candidats. Elle interroge aussi sur l'efficacité d'un système qui écarte des personnes motivées, alors même que la SNCB affirme rencontrer de grandes difficultés de recrutement dans ce métier essentiel.

Dès lors, monsieur le ministre, partagez-vous le constat qu'il serait plus pertinent de se baser sur le temps réel d'accès aux lieux de travail plutôt que sur un listing arbitraire et, dans le cadre de votre dialogue avec la SNCB, êtes-vous disposé à encourager, à stimuler une révision de ces critères afin d'y réintroduire du bon sens, de l'équité et de l'efficacité au bénéfice tant des candidats que de l'opérateur et des voyageurs?

Je vous remercie pour votre réponse.

16.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chère collègue.

La SNCB m'a fait part du fait que la restriction géographique en termes de distance vise principalement à garantir le bien-être de ses employés, la sécurité des trains et la qualité du service pour ses clients. Un long trajet pour se rendre au travail présente des risques dans ces trois domaines. Concrètement, les candidats doivent résider dans certaines communes ou villes afin de limiter leur temps de déplacement avant et après leur service.

Cette approche vise à réduire la fatigue, à améliorer la ponctualité et à assurer la disponibilité

opérationnelle des conducteurs, ce qui est essentiel pour la sécurité ferroviaire. Pour ce faire, la SNCB utilise une liste effectivement préétablie des codes postaux comme outil de présélection. Cela lui permet d'organiser le processus de recrutement de manière efficace et transparente.

La SNCB est toutefois consciente que des situations particulières peuvent se présenter. C'est pourquoi elle m'a dit rester ouverte à la discussion avec les candidats concernés afin d'examiner ensemble les solutions possibles. Et vous qui connaissez bien, tout comme moi, la province de Luxembourg, vous savez que cette province est assez grande et on imagine donc aisément qu'en fonction de l'élément pris en compte pour le calcul de la distance, il y ait effectivement des situations qui paraissent totalement disproportionnées ou en tout cas inéquitables.

Enfin, étant donné que des postes sont régulièrement ouverts dans différentes régions, il est tout à fait envisageable pour un candidat qui ne répond pas aux critères actuels de trouver une opportunité adaptée dans un délai raisonnable. La SNCB confirme suivre de près le nombre de candidatures et réexaminer régulièrement ses procédures de sélection, ses offres d'emploi et l'expérience des candidats pour voir si elle peut encore améliorer les choses.

Je soutiens pleinement la démarche de la SNCB visant à garantir la sécurité et le bien-être du personnel roulant. Même si cette approche géographique peut parfois limiter certaines candidatures, elle répond à des impératifs opérationnels clairs. J'encourage cependant la SNCB à rester ouverte au dialogue et à adapter ses procédures lorsque cela est possible ou devant un constat tel que celui que vous avez fait dans cette commission.

Par ailleurs, j'ai sollicité de la SNCB une analyse circonstanciée de la situation qu'elle me fera parvenir avant la fin de l'année.

16.03 Isabelle Hansez (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse détaillée. Je suis heureuse d'apprendre que le bien-être au travail est une priorité au niveau de la sécurité et de la fatigue que peuvent engendrer certains trajets. Je suis aussi heureuse d'apprendre que la SNCB reste ouverte à la discussion pour tenter de recruter des personnes non seulement motivées mais qui présentent les compétences nécessaires. Le fait de pouvoir revoir la procédure de sélection pour des décisions qui peuvent paraître arbitraires, surtout que la distance semble plus courte, va tout à fait dans le sens de la réponse que j'attendais.

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

17 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bezorgdheid van de Europese autobouwers over de strenge CO2-doelstellingen" (56007456C)

17 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude des constructeurs automobiles européens concernant les objectifs de CO2" (56007456C)

17.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, de burgers zijn bezorgd, net als de koepelorganisaties van de Europese autobouwers en hun toeleveranciers CLEPA. In een open brief aan de beleidsmakers van de Europese Unie vragen die organisaties om de strenge CO₂-doelstellingen voor de sector te herzien. Die doelstellingen zijn in de huidige wereld niet langer haalbaar, zo schrijven ze. Zij wijzen onder meer op hogere productiekosten, waaronder hogere elektriciteitsprijzen. Daar waarschuwen wij ook al jaren voor, zowel in het Vlaams Parlement als hier.

De sectororganisaties wijzen er ook op dat Europa bijna volledig afhankelijk dreigt te worden van Azië voor de waardeketen voor batterijen. Ook daarvoor heb ik tijdens de vorige legislatuur gewaarschuwd, zowel in het Vlaams Parlement en nu hier.

Ze stellen dat het behalen van de strengere CO₂-doelstellingen voor auto's en bestelwagens tegen 2030 en 2035 in de huidige wereld simpelweg niet haalbaar is. Ze waarschuwen er bovendien voor dat de Europese Unie met die fanatieke CO₂-reductie onze concurrerende en succesvolle automobieliindustrie in gevaar brengt.

Zoals u weet, staat dat alles in het licht van het feit dat particulieren ondanks de vele steunmaatregelen en stimulansen nog altijd nauwelijks interesse hebben in elektrische wagens.

Mijnheer de minister, graag verneem ik uw reactie op die brief. Deelt u de bezorgdheid en de analyse van onze automobielsector? Indien ja, wilt u er dan bij de Europese Unie voor pleiten om de strengere CO₂-doelstellingen voor auto's en voertuigen te herzien? Indien neen, waarom deelt u die bezorgdheid niet?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Rooy, over die kwestie debatteren we niet voor het eerst. Het wegtransport is in België verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van onze uitstoot en is bovendien de enige sector waarvan de uitstoot blijft stijgen. Het is dus uiterst belangrijk dat we daarin actie blijven ondernemen.

Het wettelijk kader met betrekking tot de reductie van de uitstoot van broeikasgassen door lichte voertuigen bestaat al sinds 2009 en de doelstellingen zijn al meerdere jaren bekend bij de sector. De Europese klimaatwetgeving biedt een duidelijk en coherent kader dat ook voorziet in de nodige flexibiliteit om de doelstellingen te behalen.

De reductiedoelstelling geldt namelijk niet voor elk verkocht voertuig afzonderlijk, maar wordt berekend op de gemiddelde uitstoot van alle verkochte voertuigen. Autoconstructeurs kunnen daarbij samenwerken om bij een eventueel tekort alsnog de gemiddelde doelstelling te behalen.

De enige autoconstructeur in België, Volvo, heeft zijn huiswerk gemaakt en zou dus een financieel voordeel kunnen genieten door zich voor te bereiden op de Europese wetgeving. Volvo kan namelijk zijn overschot aan emissiereducties verkopen aan autobouwers die minder goed hun huiswerk hebben gemaakt. Zij die de verplichtingen wel zijn nagekomen, dreigen nu het slachtoffer te worden van verzachtende maatregelen voor concurrenten die hun huiswerk niet hebben gemaakt.

Bovendien hebben autoconstructeurs van de Europese Commissie recent twee jaar extra tijd gekregen om de doelstelling die voor 2025 voorzien was, te behalen. Dat betekent de facto al een aanzienlijke tegemoetkoming aan autobouwers, terwijl die voor velen zelfs niet meer nodig was. Een bepaalde autobouwer heeft bijvoorbeeld de doelstelling die voortaan pas in 2027 moet worden gehaald, nu al gerealiseerd. Veel andere autobouwers staan niet meer ver van de doelstelling af. Ik durf zelfs te stellen dat een structurele afzwakking van de emissiereductiedoelstelling de sector in gevaar zou brengen.

De verschuiving naar elektrische voertuigen is ingezet en de vraag zal niet stilvallen. In België wordt dat bijvoorbeeld sterk aangemoedigd door ons groen bedrijfswagenbeleid. Op Europees niveau zal het nieuwe ETS2 de elektrische wagens nog extra wind in de zeilen geven.

Als Europese autobouwers onvoldoende elektrische voertuigen aanbieden, zullen die van buiten Europa komen en verliezen we het economisch pleit aan buitenlandse constructeurs. Wie heeft het economisch spel dan gewonnen? De interesse voor elektrische voertuigen stijgt immers. Bijna een op de vijf voertuigen die in Europa rondrijden, is inmiddels elektrisch. In België steeg in 2024 het aantal registraties van nieuwe elektrische auto's met ruim een derde. Ook de markt voor tweedehands elektrische voertuigen is stevig gegroeid. Die markt is in 2024 vertienvoudigd en in het laatste jaar verdubbeld. Die cijfers tonen de constante groei van elektrische wagens op de Belgische wegen aan.

Op de tweedehandsmarkt gaat het weliswaar nog om een bescheiden marktaandeel. Veel van de nieuwe elektrische bedrijfswagens zijn nog niet beschikbaar voor de tweedehandsmarkt en er is nog geen geharmoniseerde methode om de kwaliteit van de batterij te testen. Vanaf begin 2027 zal een accupaspoort voor elektrische voertuigen vanuit Europa verplicht zijn. Dat paspoort zal nuttige informatie over de technische kenmerken en prestaties van de batterij bevatten en zodoende het vertrouwen op de tweedehandsmarkt nog verhogen.

In de brief van de koepelorganisaties uit de autosector, waarnaar u verwijst, wordt gepleit om naast het bepalen van de emissiereductiedoelstellingen ook voldoende aandacht te schenken aan omkaderend beleid. Dat kan ik alleen maar volmondig aanmoedigen. Er wordt onder meer voorgesteld om een evenwichtige en betaalbare Europese toeleveringsketen van batterijen te ondersteunen en aandacht te hebben voor de competitiviteit en strategische belangen van de sector. Daarnaast moet buiten de productieketen voldoende aandacht gaan naar de afzetmarkt, vlootvernieuwing en aankoopsteun,

evenals naar de totale eigendomskosten van elektrische voertuigen.

17.03 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, maar u blijft het licht van de zon ontkennen.

De automobielsector trekt aan de alarmbel. Die ziet het al langer niet meer zitten, door de stijgende productie- en energiekosten. Vandaag wordt de sector nog eens extra gewurgd door de fanatieke wijze waarop de Europese Unie – en de Belgische regering doet daar ondertussen al decennia aan mee – razendsnel die CO₂-uitstoot wil terugdringen. Het enige wat de sector vraagt, is om die doelstelling aan de realiteit aan te passen en onze eigen economie voorop te zetten. Als we dat niet doen, zullen we worden weggeconcentreerd door Azië.

Ik heb de indruk dat u daarmee geen enkele feeling hebt. U blijft die doelstellingen immers vooropstellen alsof dat een heilige graal is waaraan niet kan worden getornd. Ik garandeer u echter dat, als we op dat pad verdergaan, onze automobielsector volledig zal verdwijnen. In de eerste plaats zal dat slecht nieuws zijn voor de consumenten, die gewoon, zoals altijd, tegen een normale, degelijke prijs willen kunnen autorijden. Ik zal mij daar zeer grote zorgen over blijven maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande treinstaking" (56007470C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingsaanzegging van de spoorbonden ASTB en OVS" (56007495C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De staking van NMBS-personeel" (56007892C)

18 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève prévue sur le rail" (56007470C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préavis de grève déposé par les syndicats de cheminots SACT et SIC" (56007495C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève de travailleurs de la SNCB" (56007892C)

De **voorzitter**: De dames De Knop en Schlitz zijn niet aanwezig.

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

Eind april kondigde de minister trots een sociaal voorakkoord aan dat hij had bereikt met de grote spoorvakbonden. Nauwelijks een maand later bleek van dit akkoord niet veel in huis te komen: 99 procent van de leden van spoorbond ACOD en 57 procent van de leden van het ACV stemden het akkoord weg.

Volgens de minister zou er echter verder onderhandeld worden. Intussen zouden er geen nieuwe stakingen gehouden worden.

Uit onvrede met de aangekondigde sociale maatregelen van de Arizona-regering hebben de spoorbonden ASTB en OVS echter een stakingsaanzegging ingediend voor de tweede week van september. HR Rail verwierp echter deze aanzegging, waarna spoorbond ASTB naar de rechtbank trok. Het beticht HR Rail het stakingsrecht te schenden.

Wat is de stand van zaken betreffende het overleg van de minister met de spoorvakbonden? Is er een nieuw akkoord in de maak? Zo ja, tegen wanneer zal dit het geval zijn en wat zijn de inhoudelijke elementen van dat akkoord? Verwacht de minister deze keer de goedkeuring van de leden van de spoorvakbonden te krijgen over het nieuwe akkoord? Zo neen, wat zijn de redenen voor het uitblijven van een nieuw akkoord?

Heeft de minister garanties dat er geen nieuwe spoorstakingen zullen gehouden worden zolang de

besprekingen voor het afsluiten van een nieuw akkoord lopende zijn?

Welke initiatieven zal u nemen om nieuwe spoorstakingen te vermijden indien er geen nieuw akkoord gevonden wordt?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de stakingsaanzegging voor de periode van 7 tot 13 september van ASTB-SACT werd ingegeven door de ontevredenheid over de pensioenhervorming en was niet ontvankelijk. Ik ben zelf voorstander van het stakingsrecht, maar men mag niet overdrijven. Dat heb ik ook aan de vakbond gezegd. Het gaat trouwens vooral om twee kleinere vakbonden. Zoals ik in *De Zondag* zei, indien men wederom wil staken, zal men langs de rechter moeten passeren, want we zullen dat niet meer toelaten. Ik stel vast dat er sindsdien geen staking meer is geweest. Op het moment is er ook geen enkele stakingsaanzegging, dus ik wil optimistisch blijven.

De gewaarborgde minimale dienstverlening is een evenwicht tussen de naleving van de vakbondsrechten en de continuïteit van de dienstverlening van de spoorwegen. Zij waarborgt de juridische bescherming van de vakbond in het kader van stakingen en manifestaties.

Ik heb met het gemeenschappelijk front van de grote vakbonden afgesproken dat er geen stakingen zullen zijn tegen het beleid, zolang de onderhandelingen lopen. Ik verduidelijk dat elke aanzegging die wordt ingediend, grondig zal worden geanalyseerd om de ontvankelijkheid te evalueren, gelet op de geldende criteria. Wanneer blijkt dat er een probleem is, zal de aanzegging worden afgekeurd. De spoorwegen kunnen zo zorgen voor aangepast vervoer in geval van staking, volgens de beschikbare menselijke middelen, om de rechten van de gebruikers te beschermen zonder dat zij moeten opvorderen.

De onderhandelingen tussen de minister van Pensioenen en de vakbond over de pensioenhervorming zijn momenteel volop aan de gang op het niveau van Comité A. Ik wil in dat kader toch een onderscheid maken tussen het overleg over de pensioenmaatregelen en het overleg dat ik zelf heb opgestart met de vakbond, dat uitsluitend betrekking heeft op materies die onder mijn bevoegdheden vallen. De afspraken die daaruit voortvloeien, hebben dan ook alleen betrekking op mijn domein.

Le préaccord d'avril n'était pas encore un accord définitif. Il devait d'abord être approuvé par les parties prenantes. Cela ne s'est pas produit. C'est pourquoi nous continuons à chercher une solution acceptable pour toutes les parties. Nous avons en effet relancé ces négociations. Je compte également sur la bonne volonté de toutes les parties pour être en mesure de parvenir à un accord – et ce, le plus rapidement possible. Les négociations se poursuivent avec les principaux syndicats. Nous préférons un dialogue constructif qui se déroule dans un climat serein. C'est également le souhait des syndicats concernés. Les négociations ne peuvent être fructueuses que si elles se déroulent dans la discrétion.

Depuis le début de la législature, les démarches de concertation engagées avec les acteurs du secteur visent à renforcer la résilience de l'industrie ferroviaire et à soutenir le personnel des chemins de fer belges. Cette approche s'inscrit pleinement dans notre volonté de réussir un *shift* modal, en garantissant que le rail dispose des moyens humains et organisationnels nécessaires pour relever le défi d'une mobilité durable que nous soutenons. Le dialogue social, la modernisation des outils de gestion et l'adaptation des cadres réglementaires constituent autant de leviers mobilisés pour assurer une transition efficace et équitable avant de préparer l'après 2032.

18.03 **Frank Troosters** (VB): Monsieur le ministre, merci beaucoup pour votre réponse.

Ik ben vooral bezorgd over de treinreizigers. Zij hebben het afgelopen jaar al een recordaantal stakingsdagen moeten ondergaan. U onderhandelt al geruime tijd en u weet dat er geen akkoord is, zolang de tekst niet is goedgekeurd door de achterban van de drie grote vakbonden. U hebt dat al eens kunnen ervaren.

Ik hoop dat er snel een akkoord wordt bereikt, want ik denk niet dat het geduld van de grote vakbonden eindeloos is of dat ze eindeloos zullen blijven onderhandelen. Intussen zijn er geen stakingen, wat voor alle duidelijkheid zeer positief is. Ik hoop dus dat er daadwerkelijk een resultaat kan worden geboekt.

Ik wil u er ook voor waarschuwen dat de andere twee vakbonden, die u hier als kleinere vakbonden

benoemt, in het verleden stakingen hebben georganiseerd die een zeer grote impact hadden, gezien de aanzienlijke aanwezigheid van treinbestuurders in hun ledenbestand. Ik zou daar dus voorzichtig mee willen omgaan. Hopelijk komt het snel tot akkoorden en blijft de sociale onrust de treinreizigers vooral bespaard. Daarop dring ik aan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heer Cornillie is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56007478C.

19 **Vraag van Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De evaluatie van de schrapping van de rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel" (56007493C)**

19 **Question de Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'évaluation de la suppression de la liaison directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (56007493C)**

19.01 **Alexander Van Hoecke (VB):** Mijnheer de minister, ik hoop dat u een fijne zomer hebt gehad.

Sinds december vorig jaar werd, zoals iedereen weet, het traject van de IC-trein tussen Sint-Niklaas en Brussel geknipt in Dendermonde. Dat betekent dat pendelaars uit het Waasland nu moeten overstappen in Dendermonde wanneer ze naar Brussel reizen of een ander traject moeten kiezen via bijvoorbeeld Gent of Antwerpen.

Zoals ik al verschillende keren in deze commissie heb aangehaald, was het verzet van de pendelaars tegen die beslissing van bij het begin zeer groot. We zijn intussen bijna een jaar verder sinds die wijziging werd doorgevoerd en dat verzet blijft groot. Ik ontvang wekelijks nog berichten van pendelaars die klagen over een aansluiting die opnieuw werd gemist in Dendermonde en over de ongemakken die zij wekelijks ondervinden tijdens het pendelen. Er zijn beperkte aanpassingen doorgevoerd, zoals een wachttijd van vijf minuten in het station van Dendermonde, maar die lijken niet het beoogde effect te hebben.

Vanaf het begin van het wegvallen van de rechtstreekse treinverbinding werd de belofte gemaakt dat er een evaluatie zou plaatsvinden na zes maanden. Dat betekent dat die evaluatie ten laatste in juni had moeten worden opgestart. Er werd wel meteen gezegd dat een echte aanpassing pas mogelijk zou zijn tegen december 2026.

Ik heb daarom enkele vragen voor u.

Ten eerste, hoe staat het met de evaluatie van het wegvallen van de rechtstreekse treinverbinding? Wanneer werd de evaluatie aangevat, hoe is ze verlopen en is ze al afgerond? Zo niet, wanneer mogen we de resultaten verwachten?

Ten tweede, zullen de resultaten van de evaluatie op een laagdrempelige en publieke manier worden gecommuniceerd aan de treinreizigers?

Ten derde, misschien wel de belangrijkste vraag, welke voorlopige of definitieve conclusies trekt u uit de evaluatie?

19.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Geachte collega, de IC26 Kortrijk-Dendermonde-Sint-Niklaas verbond tot het nieuwe vervoersplan in december 2024 het Waasland rechtstreeks met Brussel, maar veroorzaakte tegelijk aanzienlijke vertragingen op verschillende spoorlijnen richting Dendermonde. De IC-trein moest in Dendermonde immers het volledige station doorkruisen en daar ook nog van rijrichting veranderen.

De NMBS en Infrabel monitoren voortdurend de situatie en hebben al een aantal maatregelen genomen om de overstap in het station van Dendermonde voor de reizigers van en naar Brussel vlotter te laten verlopen, zoals reeds vermeld in de parlementaire commissie op 29 april. Daarbij zal ik dus niet te lang stilstaan. Ik haal enkel nog een van de maatregelen aan: sinds maandag 14 april stopt de IC26 van en

naar Brussel op bepaalde momenten op spoor 5 in plaats van op spoor 8 of 9 in het station van Dendermonde. Daardoor hebben de reizigers in het station minder tijd nodig om van de ene trein op de andere over te stappen. De betrokken bovenlokale besturen werden hierover geïnformeerd.

De evaluatie van de maatregelen die sinds april 2025 werden ingevoerd om het slaagpercentage van de aansluiting tijdens de spits te verbeteren is afgerond. De ingevoerde wachttijden in Dendermonde blijven voorlopig behouden. Dankzij de maatregelen die de NMBS en Infrabel hebben genomen, is het globale slaagpercentage van de aansluitingen tijdens de avondspits gestegen van 77 % naar 86 %. Dat neemt niet weg dat de aansluiting tussen de IC26 Kortrijk-Brussel-Dendermonde en de IC34 Dendermonde-Antwerpen-Centraal een aandachtspunt blijft tijdens de avondspits. In die context, waar talrijke belangen in aanmerking moeten worden genomen, ben ik echter van mening dat de maatregelen die door NMBS en Infrabel werden genomen evenwichtig zijn en op zijn minst gedeeltelijk tegemoetkomen aan de bezorgdheden van de betrokken reizigers.

Ik zal evenwel bijzondere aandacht blijven besteden aan de aansluitingen, niet enkel in Dendermonde maar op het volledige net. Dat is immers een belangrijk element voor de betrouwbaarheid en dus de aantrekkelijkheid van de trein wanneer rechtstreekse verbindingen niet kunnen worden gewaarborgd. In het kader van de geplande werken in het station van Dendermonde in 2026 zullen NMBS en Infrabel eventuele negatieve effecten op de aansluitingen zorgvuldig opvolgen.

19.03 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de minister, ik ben een beetje verrast, want u gaf eigenlijk hetzelfde antwoord als op mijn vorige vragen.

Er werd een evaluatie beloofd na zes maanden. Ik wilde u vandaag vragen waar die evaluatie is. Wat is daaruit gebleken? Uw antwoord komt eigenlijk neer op het volgende: er zijn al remediërende maatregelen genomen; er is een wachttijd van vijf minuten ingevoerd en de perrons zijn dichterbij elkaar gebracht. In de praktijk is dat echter niet zo. Die perrons liggen bijna nooit dichterbij elkaar. Het is niet zo dat de trein altijd stopt aan een perron dat dichterbij perron 1 ligt.

Eigenlijk zegt u dus dat er nooit een evaluatie heeft plaatsgevonden en dat we de beslissing dus als definitief kunnen beschouwen. Er zal dus geen aanpassing meer komen van die knip. Het lijkt mij dan toch dat een belofte zwaar geschonden werd. Er werd namelijk heel duidelijk gezegd dat er na zes maanden een evaluatie zou volgen. Daarbij zou worden nagegaan wat de gevolgen voor de pendelaars zijn en zou men bekijken of men de rechtstreekse treinverbinding zou terugbrengen. Dat is echter niet gebeurd, zo hoor ik. U verwijst enkel naar de voorlopige maatregelen die genomen werden. U verwijst zelfs naar werken in het station van Dendermonde in 2026, waaraan eventueel zou moeten worden geredigeerd. Dat betekent dus dat de rechtstreekse treinverbinding definitief verdwenen is en dat er ook geen evaluatie heeft plaatsgevonden, zoals beloofd bij het wegvallen van die verbinding.

Ik kan dat alleen ten zeerste betreuen en ik denk dat veel pendelaars dat samen met mij betreuen. Mijnheer de minister, ik heb het u al vaak gezegd: ik raad u aan om 's morgens tijdens het spitsuur in het station van Dendermonde te gaan kijken wat die knip teweegbrengt. Het is niet aangenaam. Dat betekent miserie voor al die pendelaars. Zolang de rechtstreekse treinverbinding niet terugkomt, blijven we met diezelfde miserie zitten.

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

20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegtuigreis van de minister naar Zürich en Bern" (56007494C)

20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le voyage en avion du ministre à Zurich et à Berne" (56007494C)

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

Recentelijk reisde u als minister met het vliegtuig naar Zürich en Bern om daar het spoor en het gebruik van autonome voertuigen te bespreken.

Wat waren de resultaten van de besprekingen die u er voerde inzake het spoor?

Wat waren de resultaten van de besprekingen die u er voerde inzake autonome voertuigen?

Welke verdere stappen zal de minister ondernemen om het toekomstig gebruik van autonome voertuigen mogelijk te maken?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik ben ervan overtuigd dat het belangrijk is inspiratie te putten uit goede praktijken en ervaringen in andere landen en te analyseren wat we van hen kunnen leren en hoe we dat kunnen aanpassen aan onze Belgische context. Met dat doel vond mijn korte reis naar Zwitserland plaats.

Wat het spoor betreft, was het bezoek vooral gericht op de organisatie van het vervoersaanbod, het verband tussen aanbod en investeringen en de rolverdeling tussen de verschillende actoren, namelijk de spoorwegmaatschappij, de infrastructuurbeheerder en de overheid als vervoersorganisatie.

Zwitserland staat bekend voor zijn organisatie en zijn goede resultaten op het gebied van kwaliteit, robuustheid en stiptheid van het aanbod. Het bezoek bood de gelegenheid van gedachten te wisselen over de stappen die nodig zijn om veranderingen door te voeren en over uitdagingen die zowel in België als in Zwitserland in het verschiet liggen.

De les die ik eruit trek, is dat er zeker inspirerende elementen zijn, met name inzake het aanbieden van aantrekkelijke, efficiënte, nauwkeurig afgestelde en intermodale oplossingen voor verplaatsingen. Het is echter niet de bedoeling het Zwitserse model ongewijzigd over te nemen, daar de politieke en de institutionele structuur verschillen. Het feit dat we onderworpen zijn aan de regels van de Europese Unie verhindert ons de facto om het Zwitserse model van de koppeling van de rol van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegexploitant in de organisatie van het spoorwegverkeer identiek te kopiëren.

Tegelijkertijd groeit in Europa de vaststelling dat een betere regie van het spoorstelsel noodzakelijk is, zeker op het vlak van de planning en het gebruik van de spoorinfrastructuur en de benutting van de capaciteit, maar ook wat de ticketing en de tarifiering betreft met het oog op meer klantvriendelijkheid. Het Zwitserse model is namelijk gebaseerd op samenwerking in een federale context, terwijl het Europese model vooral gebaseerd is op het introduceren van concurrentie tussen de verschillende spelers. Het blijft echter een bron van inspiratie inzake doeltreffendheid van het beleid, de afstemming van treinen en bussen op elkaar en de intermodale tarifiering.

Dat er voor één reis slechts één ticket nodig is, blijkt daar vanzelfsprekend te zijn. Wat ik in Zwitserland heb gezien, motiveert mij om te blijven werken aan het spoor als de echte ruggengraat van de mobiliteit. Tegelijkertijd heb ik van dit bezoek gebruikgemaakt om met mijn ambtsgenoten het belang te benadrukken van het versterken van de spoorverbindingen tussen onze twee landen. We zijn overeengekomen dat onze respectieve overheden een studie zullen uitvoeren naar de mogelijkheden voor het heropstarten van een rechtstreekse treinverbinding tussen België en Zwitserland, waarbij ook Luxemburg wordt betrokken.

Het Zwitsers regelgevend kader voor autonome voertuigen is een van de meest geavanceerde in Europa. Toen deze reis werd georganiseerd, leek het mij vanzelfsprekend om een bijeenkomst over dat onderwerp te organiseren. In andere delen van de wereld worden al autonome voertuigen gebruikt, bijvoorbeeld in China en San Francisco. Die technologie zal ook in Europa haar intrede doen en het is belangrijk dat we die inpassen in onze eigen waarden en regels. Volgens mij is Zwitserland een voorbeeld waar België inspiratie uit kan putten. Europese verordeningen definiëren al de technische voorschriften voor de goedkeuring van autonome voertuigen, categorie M en N, in kleine series.

De gebruiksvoorwaarden moeten echter worden aangepast en ik ben van plan om samen te werken met de gewesten. Er is een echte interfederale samenwerking nodig om de ervaring en expertise van iedereen te benutten. Daarom heb ik mijn administratie gevraagd om de interfederale werkgroep Autonome Mobiliteit opnieuw te lanceren. De interfederale werkgroep brengt de bevoegde federale en regionale instanties samen rond het beleid voor zelfrijdende voertuigen. In dat overleg wordt ook bekeken of bijkomende regelgeving of aanpassingen nodig zijn. Daarbij gaat de aandacht zowel naar de veilige organisatie van testen als naar de voorbereiding van de commerciële uitrol in de toekomst.

Momenteel heeft mijn afdeling gereageerd op een EU-vragenlijst ter bevordering van

grensoverschrijdende proefprojecten met autonome voertuigen, de *autonomous vehicle testbeds*, waarin ons land zijn interesse voor die grensoverschrijdende testprojecten heeft gecommuniceerd. De bespreking over autonome voertuigen in Bern heeft er mij nogmaals van overtuigd dat die technologie deel zal uitmaken van de mobiliteit van morgen.

20.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw zeer uitgebreid antwoord dat veel elementen bevat. Ik had uiteraard verschillende vragen gesteld. Ik zal uw antwoord zeker nog eens herbeluisteren.

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

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop is niet aanwezig voor haar vragen nrs. 56007510C en 56007511.

21 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het respecteren van de taalreglementering door de NMBS" (56007520C)

21 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le respect de la réglementation linguistique par la SNCB" (56007520C)

21.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uit een antwoord dat ik ontving op een schriftelijke vraag aan de minister van Binnenlandse Zaken, blijkt dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht nog steeds op regelmatige basis klachten ontvangt over inbreuken op de taalwetgeving door de NMBS. In 2024 bleken acht van de negen ontvangen klachten bovendien gegrond te zijn.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat de NMBS de taalwetgeving dient te respecteren? Indien ja, welke stappen zult u ondernemen om de NMBS daartoe te verplichten en binnen welke termijn zal dat gebeuren? Indien neen, waarom bent u die mening niet toegedaan?

Zult u contact opnemen met de Vaste Commissie voor Taaltoezicht om eventueel in overleg tot gerichte oplossingen te komen voor de herhaalde schendingen van de taalwetgeving door de NMBS? Indien ja, binnen welke termijn zal dat gebeuren? Indien neen, waarom zult u dat niet doen?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, uw bezorgdheid over de naleving van de taalwetgeving door de NMBS is genoteerd, maar ik kan u meteen geruststellen. De NMBS leeft de taalwetgeving strikt na. Alle officiële communicatie van de NMBS verloopt conform de wettelijke voorschriften. Dat geldt voor vervoerbewijzen, de vaststelling van onregelmatigheden, de benaming van stations, de omroepen in stations en treinen en alle andere vormen van communicatie met de reizigers. Bovendien worden medewerkers actief opgeleid in de correcte toepassing van de taalwetgeving.

De NMBS is een federale vervoermaatschappij die dagelijks tussen 1.000 en 1.200 treinen laat rijden tussen Vlaanderen en Wallonië. Dat komt neer op een derde van alle treinen. Bovendien rijdt meer dan een derde van alle treinen, namelijk 1.400 tot 1.500 treinen, door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In totaal is bijna 50 % van het Belgische treinverkeer interregionaal en meer dan een op twee reizigers steekt een gewestgrens over. Tweektaligheid is dus geen optie, maar een dagelijkse realiteit.

Inzake de klachten over het respecteren van de taalwetgeving verwees u naar acht gegronde klachten, die de Vaste Commissie voor Taaltoezicht ontving in 2024. Ter zake is enig perspectief nuttig. De NMBS vervoert jaarlijks 245 miljoen reizigers, wat neerkomt op gemiddeld 900.000 reizigers per weekdag.

Kortom, de NMBS respecteert de taalwetgeving en doet dat in een complexe operationele context waarin tweetaligheid structureel is ingebed en klantgerichtheid centraal staat. Klantgerichtheid betekent dat vragen beantwoord en klanten geïnformeerd worden.

21.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord ontgoocht mij, het maakt me zelfs een beetje boos, ook al is het moeilijk om boos op u te zijn. Het gaat hier om iets heel ernstigs.

U begint en eindigt met te zeggen dat de NMBS de taalwetgeving strikt naleeft. Daarmee impliceert u dat mijn vraag onnozel is, dat in de Vaste Commissie voor Taaltoezicht zeveraars zetelen, die zomaar

wat vertellen, en dat die commissie beter wordt opgedoekt, aangezien zij kennelijk een andere wetgeving hanteert dan de NMBS. Mijnheer de minister, klachten komen daar niet zomaar terecht. Ze worden er op een ernstige manier beoordeeld. Eigenlijk zegt u dat dat allemaal niet waar is.

Ik kijk naar u als minister in de hoop dat u met oplossingen komt of dat u op zijn minst aan de slag gaat om een oplossing te vinden voor een probleem dat al heel lang aansleept. De allereerste stap om een probleem op te lossen, bestaat er natuurlijk in dat men het probleem erkent. Als u het probleem niet eens erkent, dan hoeft er uiteraard ook niets opgelost te worden.

Ik ben dus echt enorm ontgoocheld door uw antwoord. Ik zal dat ook terugkoppelen naar de Vaste Commissie voor Taaltoezicht. Ik kom zeker met het onderwerp bij u terug.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de aangepaste reistijden voor het station van Kiewit" (56007538C)

22 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les conséquences des temps de parcours adaptés pour la gare de Kiewit" (56007538C)

22.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat intussen al bijsturing heeft plaatsgevonden. Over enkele elementen, zoals voorafgaand overleg, wil ik wel graag toelichting krijgen. Daarom heb ik mijn vraag gehandhaafd. Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De NMBS paste recent de reistijden van de treinen tussen Genk en Brussel aan. Als gevolg van deze aanpassing passeert de trein voortaan acht minuten eerder aan het station van Kiewit waardoor vele leerlingen van de vlakbij gelegen school van Kindsheid Jesu moeilijkheden hebben, of er zelfs helemaal niet meer in slagen de trein tijdig te halen. Zowat 400 van de 2.000 leerlingen die naar de school van Kindsheid Jesu gaan doen dit per trein.

Bijkomend komen heel wat leerlingen die in het station van Hasselt een andere aansluiting moeten nemen in de problemen.

Met welke instanties heeft de NMBS voorafgaandelijk aan de ingevoerde wijzigingen overleg gepleegd? Was er voorafgaandelijk overleg met de school Kindsheid Jesu? Zo ja, hoe vaak, wanneer en met welk inhoudelijk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Is het moeten rennen en drummen van de leerlingen om de trein alsnog te halen volgens de minister bevorderlijk voor de veiligheid en het reiscomfort van de treinreizigers/leerlingen?

De schooldirectie van Kindsheid Jesu geeft aan verder een oplossing voor het door de NMBS veroorzaakte probleem te zoeken. Zal er nieuw overleg tussen de NMBS en de school plaatsvinden?

Volgens de NMBS is deze wijziging nodig om meer tijd te creëren in het station voor Hasselt waar andere treinen aan de rijtuigen moeten gekoppeld worden om meer vervoerscapaciteit te genereren. Is deze creatie van bijkomende vervoerscapaciteit op geen enkele andere wijze te verwezenlijken zonder dat de vele leerlingen van school Kindsheid Jesu hier het slachtoffer van worden?

Wanneer zal de ingevoerde wijziging worden geëvalueerd? Welke oplossingen zal de NMBS aanbieden aan de getroffen leerlingen?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, zoals elk jaar aan het begin van het nieuwe schooljaar, past de NMBS de dienstregeling en de reisweg van bepaalde treinen aan. Die wijzigingen zijn bedoeld om het aanbod beter af te stemmen op de mobiliteitsbehoeften van de grootste groepen reizigers en zijn vooraf beschikbaar via de reisplanner op de NMBS-website en in de app. Dergelijke aanpassingen kunnen in sommige gevallen tot ongemak leiden, zeker wanneer ze impact hebben op groepen zoals schoolgaande jongeren.

In het geval van Kiewit had de vervroegde vertrektijd van de trein inderdaad ongewenste gevolgen voor

een aanzienlijk aantal leerlingen van de school Kindsheid Jesu wat betreft reisgemak en betrouwbaarheid voor de terugrit naar huis. De NMBS werd van dat probleem bewustgemaakt en heeft in overleg met de betrokken school snel een oplossing uitgewerkt. Dat juich ik toe. Sinds maandag 8 september vertrekt in het station van Kiewit de IC-trein richting Blankenberge met haltes in Hasselt, Sint-Truiden en Leuven opnieuw om 14.51 uur in plaats van om 14.38 uur.

Vanaf nu rijdt de trein bovendien al vanaf het station van Genk, de eerste halte, met bijkomende rytuigen. Daardoor is in het station van Hasselt geen extra tijd meer nodig en kan de trein opnieuw volgens de oorspronkelijke dienstregeling rijden. Dat werd intussen aangepast in de reisplanner op de app en website van de NMBS.

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

Ik blij enigszins op mijn honger wat het voorafgaande overleg betreft, maar ik deel uw mening. Ik juich, net als u, toe dat er werd bijgestuurd en dat de NMBS snel gereageerd heeft. Ik ben al blij dat het in orde is.

De situatie roept wel vragen op. Ik vond het vreemd dat er in eerste instantie werd gecommuniceerd dat de wijziging nodig was om treinen te koppelen om zo de vervoerscapaciteit te verhogen. De koppeling van treinen vergt tijd. Dat kon blijkbaar niet anders, maar binnen de kortste keren is er toch bijgestuurd, wat aantoont dat het blijkbaar wel anders kon.

Ik ben blij dat de reistijden opnieuw veel beter en dus ook op een veiligere manier haalbaar zijn voor de studenten van mijn oude school in Hasselt.

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

23 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De pro-Palestijnse betogingen in het station Brussel-Zuid" (56007559C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ontoereikende treinaanbod voor de steunbetoging voor Gaza" (56007690C)

23 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les manifestations pro-palestiniennes à la gare de Bruxelles-Midi" (56007559C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de trains pour la manifestation en soutien à Gaza" (56007690C)

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

In het station van Brussel-Zuid werd op 22 augustus een pro-Palestijnse betoging gehouden. De manifestanten zwaaiden er met Palestijnse vlaggen, pancartes en spandoeken en riepen anti-Israëliische leuzen. Deze betoging was niet eenmalig, het initiatief werd door de manifestanten meermaals herhaald.

Is de minister van oordeel dat het station van Brussel-Zuid een gepaste plaats is voor het houden van deze pro-Palestijnse betogingen?

Hebben de manifestanten toestemming aangevraagd en gekregen voor het houden van deze betoging in het station van Brussel-Zuid? Zo ja, wanneer en bij wie?

Gaf de burgemeester van Sint-Gillis zijn toestemming tot het houden van deze manifestatie? Zo neen, had hij een verbod afgekondigd en werd dit desgevallend overtreden?

Welke maatregelen nam de NMBS tegen deze manifestatie? Op welke wijze zal de NMBS verhinderen dat het station van Brussel-Zuid (en andere NMBS-stations) in de toekomst zullen gebruikt worden voor het houden van pro-Palestijnse of andere betogingen?

Op welke wijze benaderde de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) de pro-Palestijnse manifestatie

die in het station van Brussel-Zuid gehouden werd? Welke actie werd ondernomen? Werd een tussenkomst van de lokale of spoorwegpolitie gevraagd? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

23.02 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, le 7 septembre dernier, plus de 100 000 manifestants ont défilé dans les rues de Bruxelles en soutien à la manifestation pour Gaza. Une foule immense était là pour tracer une ligne rouge en faveur de Gaza.

Alors même que les précédentes manifestations organisées pour le soutien à Gaza avaient déjà drainé des dizaines de milliers de manifestants – vous vous souvenez qu'aujourd'hui, c'est la deuxième manifestation avec plus de 100 000 personnes – il apparaît qu'aucune mesure n'a été réellement mise en place par la SNCB pour faire face à cette masse de manifestants venus en train à Bruxelles.

De nombreux témoignages font écho de trains complémentaires blindés et de personnes obligées de rester sur les quais.

Alors même que la SNCB prévoit parfois des actions spécifiques et promotionnelles quand il faut renforcer ces trains pour l'affluence des beaux jours à la mer du Nord ou encore pour les différents festivals de musique, rien de tout cela n'était prévu pour cette énorme manifestation, dont l'importante communication ne pouvait être ignorée.

Des précédents existent pourtant pour d'autres manifestations. Nous pouvons par exemple citer les marches pour le climat, que vous connaissez un peu, qui ont bénéficié d'ailleurs d'offres tarifaires spécifiques et de trains supplémentaires.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire pourquoi la SNCB n'a pas prévu des trains en conséquence et une offre spécifique pour une manifestation dont on savait à l'avance qu'elle allait être importante?

23.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, twee demonstraties vonden plaats ter ondersteuning van Gaza, de eerste op 22 augustus en de andere op 7 september. Ik wil eraan herinneren dat ik solidair blijf met de beslissing van de Belgische federale regering met betrekking tot de erkenning van Palestina en de te nemen maatregelen. Het lijkt mij belangrijk om te herinneren aan de toepassing van de internationale mensenrechten, die het kompas vormen van deze federale regering.

Om een duidelijk antwoord te geven op uw vragen heb ik een beroep gedaan op de NMBS, die mij de volgende elementen heeft meegedeeld. Het principe van neutraliteit ten aanzien van verenigingen met een duidelijk politieke, ideologische, filosofische of levensbeschouwelijke inslag past de NMBS toe op alle terreinen die haar eigendom zijn. Mijnheer Troosters, de NMBS gaf geen toelating voor de betoging waarnaar u verwijst. De NMBS kan evenwel geen verbod opleggen om het station Brussel-Zuid te betreden. Het is aan de burgemeester van de betrokken gemeente om een dergelijk verbod op te leggen. De NMBS staat hierover in contact met de gemeente en vroeg schriftelijk aan de burgemeester van Sint-Gillis om geen manifestatie toe te staan in het station en om de veiligheid van de reizigers en het respect voor de infrastructuur te garanderen.

Uw vraag met betrekking tot de openbare orde moet u richten aan mijn collega van Binnenlandse Zaken.

De vraag over een eventueel speciaal tarief voor de manifestatie van 7 september heb ik ook aan de NMBS gesteld. Zij heeft mij geantwoord dat zij in het weekend al een korting van 80 % aanbiedt via het weekendticket, wat een zeer voordelig tarief vormt. Daarom stelt de NMBS de laatste jaren geen specifieke tarieven meer vast voor dat soort manifestaties.

Met betrekking tot de bezetting van het terrein kan de NMBS alleen antwoorden op een aanvraag die door de organisatoren werd ingediend. Voor de manifestatie van 7 september heeft de NMBS geen enkele aanvraag ontvangen vanwege de organisatoren.

Ten slotte moedig ik de NMBS aan om flexibiliteit aan de dag te leggen bij de uitrol van haar vervoersaanbod, rekening houdend met dit soort uitzonderlijke gebeurtenissen waarvoor de belangen

van de openbare dienstverlening een uitbreiding van het aanbod zouden kunnen rechtvaardigen. Daarnaast verzoek ik de bevoegde overheden, of het nu gaat om de gemeentelijke, regionale of federale overheden, om de NMBS te steunen bij de aanpak van gebeurtenissen zoals die waarop een van de vragen betrekking had.

Pour répondre plus spécifiquement à la question de M. Chahid, je crois qu'il y a vraiment eu un problème de communication entre l'organisation de la manifestation et la SNCB, ce qui a entraîné les conséquences que vous avez à juste titre évoquées. On pouvait légitimement s'attendre – et c'est même heureux – à ce qu'il y ait du monde à cette manifestation, mais sans avoir une évaluation plus précise, on se retrouve face à une organisation et face à des réalités de terrain que l'on doit continuer à assumer. Je crois que ce genre de choses n'arrivera plus.

J'insiste pour que tout le monde, dans ce type de manifestation, puisse réellement et profondément bien communiquer avec la SNCB. C'est la meilleure manière d'arriver à satisfaire le droit à la manifestation et le service que la SNCB doit poursuivre en termes d'autorité publique.

23.04 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw antwoord.

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

24 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stand van zaken van de pensioenhervorming van het spoorwegpersoneel" (56007564C)

24 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état d'avancement de la réforme des pensions du personnel des chemins de fer" (56007564C)

24.01 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, u hebt waarschijnlijk vernomen dat mijn goede collega, de heer Seuntjes, mijn rol in de commissie hier zal overnemen. Dat neemt niet weg dat ik u vandaag en later vragen zal stellen. Als schepen van Mobiliteit in Dendermonde hoop ik alvast u nog te mogen ontvangen bij de start of het einde van de werken aan ons station, want daar zijn wel enkele problemen.

De spoorwegvakbonden hebben in de laatste week van augustus in het Comité Overheidsbedrijven in gemeenschappelijk front een negatief advies over de geplande pensioenhervorming geformuleerd. Ze uiten daarin hun bekommerning over de verworven rechten, het gebrek aan wetenschappelijke onderbouwing, de ongelijkheid tussen de statuten en het feit dat er geen rekening gehouden zou worden met de zwaarte van het beroep van het spoorwegpersoneel.

De onderhandelingen in Comité A zijn inmiddels gestart. In september zijn in totaal acht onderhandelingsrondes gepland. De drie grote spoorbonden nemen heel de maand september deel en ze hopen op goede oplossingen waarbij de gezondheid van de medewerkers en de veiligheid van de reizigers niet in het gedrang komen en de engagementen uit het verleden gerespecteerd worden. Iedereen moet z'n steentje bijdragen aan de hervormingen van ons land, maar we moeten er natuurlijk ook voor zorgen dat de inspanningen eerlijk verdeeld zijn en dat onze openbare diensten sterk en doeltreffend blijven.

Ik ben me er uiteraard van bewust dat de specifieke onderhandelingen over de pensioenhervorming met minister Jambon gevoerd worden, maar gelet op de impact ervan zijn we ervan overtuigd dat het ook voor u belangrijk is de stand van zaken op te volgen en te bekijken welke rol u daarin kunt opnemen.

Kunt u ons een update geven in verband met de onderhandelingen met het spoorwegpersoneel inzake de geplande pensioenhervorming?

Hoe garandeert u dat de belangen van het spoorwegpersoneel voldoende worden verdedigd en beschermd in de gesprekken?

Wat is uw antwoord op de belangrijkste kritieken van de spoorbonden?

Hoe kijkt u naar uw kansen om een akkoord met de spoorbonden te bereiken en samen met het personeel tot een faire hervorming te komen?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Tas, de pensioenhervorming valt onder de bevoegdheid de minister van Pensioenen, Jan Jambon. Voor uw vraag over het pensioen verwijs ik u daarom naar hem door.

De onderhandelingen met de representatieve vakbonden van de spoorwegsector verlopen in een geest van constructieve dialoog. Ik zal erop toezien dat de gesprekken rekening houden met de specifieke kenmerken van de spoorsector, met name de verschillende statuten, de in het verleden aangegane verbintenissen en de realiteit op het terrein. Ik kan, uit respect voor het overlegproces en de sociale partners, niets zeggen over de exacte inhoud van de lopende besprekingen. Het is essentieel dat die in een sereen en vertrouwelijk klimaat plaats kunnen vinden. Tot slot heb ik er vertrouwen in dat we tot een evenwichtig akkoord kunnen komen.

De lopende gesprekken met de representatieve vakbonden en de CEO's van de NMBS en Infrabel, met de ondersteuning van de HR Rail, gaan de goede kant uit. Het stakingsrecht is een fundamenteel recht, dat ik volledig onderschrijf. Tegelijkertijd moet dat recht op een verantwoorde manier worden uitgeoefend. Ik heb dat ook duidelijk gemaakt aan de betrokken vakorganisaties. Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen de representatieve vakbonden, die een essentiële rol spelen in het sociaal overleg, en kleinere vakbonden of bewegingen waarvan de acties soms de geloofwaardigheid van de sector ondermijnen. Zoals ik eerder heb aangegeven, zal wie opnieuw wil staken, langs de rechter moeten passeren, want misbruik wordt niet langer toegelaten. In dat kader heb ik HR Rail gevraagd te onderzoeken hoe misbruik van het stakingsrecht kan worden voorkomen, zonder de centrale vrijheden aan te tasten, wat recent helaas opnieuw is gebleken.

Het is niet aan mij om te antwoorden in naam van mijn collega bevoegd voor de pensioenen. Het beroep van spoorwegmedewerker is essentieel voor onze samenleving. Ik ben er me volledig van bewust dat bepaalde functies zwaar zijn en dat het belangrijk is om de veiligheid van de reizigers en de gezondheid van de werknemers te waarborgen.

Wat de vakorganisaties betreft die aanwezig zijn in comité A zijn expertise en inzet voor de openbare dienst waardevolle troeven om tot een rechtvaardige en evenwichtige hervorming te komen. De pensioenhervorming moet eerlijk zijn en moet de duurzaamheid van onze openbare dienst garanderen, met respect voor de rechten van de werknemers.

24.03 **Niels Tas** (Vooruit): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw nochtans vrij nietszeggend antwoord, maar ik had niets anders verwacht gelet op de stand van zaken in de procedure.

Ik wil er gewoon wijzen dat er inderdaad een evenwichtig akkoord uit de bus moet komen met erkenning van en met respect voor de vakbonden. Het stakingsrecht is wat het is, met alle mogelijke gevolgen. Heel wat collega's hebben al gesproken over de impact ervan op de treingebruikers. Ik denk dat veel spoorbonden zich daar ook van bewust zijn en een staking ook altijd als een laatste drukingsmiddel zien. Laten we hopen dat er de komende weken een goed en rechtvaardig resultaat uit de bus komt. Wij zullen de kwestie met Vooruit alleszins blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aansprakelijkheid van de NMBS voor een gemiste vlucht" (56007594C)**

25 **Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La responsabilité de la SNCB en cas de vol manqué" (56007594C)**

25.01 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, *Het Laatste Nieuws* berichtte begin deze zomer over een jonge reiziger die samen met zijn vriend een vlucht naar Canada miste door een vertraging bij de NMBS. Ze zijn daardoor meer dan 3.000 euro kwijt. De reiziger vertelt: "Ik heb maanden als jobstudent gewerkt om deze reis te betalen. Nu is bijna al dat geld opgegaan aan nieuwe tickets, omdat de trein uren te laat was." Hoewel ze netjes op tijd waren vertrokken en netjes een ticket voor de trein naar de luchthaven betaalden, inclusief de Diabolotoeslag, zegt de NMBS dat er formeel geen vertraging was, en dus ook geen vergoeding mogelijk is.

Volgens de ombudsdienst is dat geen uitzonderlijke situatie. In zijn recentste jaarverslag stelt

Ombudsrail dat, zelfs bij vertraging, de NMBS vergoedingen beperkt tot de terugbetaling van het treinticket, terwijl de schade vaak veel hoger is, zoals de kosten van een nieuwe vlucht in het genoemde voorbeeld.

De NMBS schrijft zich in haar algemene voorwaarden weg van aansprakelijkheid, door gevolgschade standaard uit te sluiten. Volgens Ombudsrail is dat zelfs regelrecht strijdig met het recht.

Voor Vooruit is die praktijk zorgwekkend en incorrect. Reizigers vertrouwen op de NMBS om op tijd op hun bestemming te geraken, zeker als ze een dure vlucht hebben. Als er dan iets fout loopt aan de kant van de NMBS, moeten de reizigers als consumenten voldoende beschermd zijn.

Mijnheer de minister, vindt u het aanvaardbaar dat de NMBS elke verantwoordelijkheid voor gevolgschade afwijst, zowel juridisch als maatschappelijk?

Hebt u het oordeel van Ombudsrail al eerder ter ore gekregen, en in hoeverre wordt met de aanbevelingen van Ombudsrail aan de slag gegaan?

Tot slot, bent u bereid om de huidige regeling over gevolgschade te onderzoeken en te hervormen of daartoe opdracht te geven?

25.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Tas, het geval is alleszins een spijtige en trieste gebeurtenis voor de betrokken jongen.

Ik heb de vraag aan de NMBS gesteld, die mij heeft geantwoord dat de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen met betrekking tot vertragingen en afschaffingen van treinen volledig en exhaustief wordt geregeld door verordening 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers en de bijlagen daarbij. De NMBS leeft die regelgeving volledig na.

Het feit dat de NMBS boven op de vereisten van die regelgeving en van het openbaredienstcontract haar aansprakelijkheid tot een bepaald niveau beperkt, is zowel wettelijk toegestaan als volkomen normaal. Die praktijk wordt trouwens unaniem gedeeld binnen de sector. Het is een kwestie van economisch gezond verstand.

Het zou immers niet haalbaar zijn om spoorwegondernemingen systematisch te verplichten tot het volledig vergoeden van alle indirecte schade die treinreizigers ondervinden. Precies daarom heeft de Europese wetgever dat ook niet vastgelegd.

Ik wil verduidelijken dat de betrouwbaarheid van de dienstverlening uiterst belangrijk blijft.

Het zou interessant zijn, mocht de ombudsman voorstellen doen die een evenwicht vormen tussen de verschillende belangen.

Ik heb bovendien uitleg gevraagd aan de NMBS over de toenemende tendens om meer treinen op het eindpunt van de lijn af te schaffen, onder andere de lijn die de luchthaven Brussel-Nationaal bedient.

In het kader van de bespreking die op Europees niveau start over een richtlijn betreffende de bescherming van multimodale reizigers, verbind ik mij ertoe ervoor te zorgen dat de problematiek heel ernstig wordt behandeld en benadruk ik dat ik een proactieve aanpak ondersteun op het vlak van de bescherming van de reizigers, zodat zij kunnen worden beschermd in situaties waarop zij geen invloed hebben en waardoor zij in moeilijke omstandigheden terechtkomen.

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

Ik begrijp alvast dat u, ondanks uw eigen inschatting en in tegenstelling tot Ombudsrail, niet meteen problemen ziet met de huidige wetgeving, maar dat u daar toch verder mee aan de slag gaat en bekijkt op welke manier reizigers beter kunnen worden beschermd. Dat is belangrijk, want als we meer mensen willen overtuigen om voor de trein te kiezen, moeten we ervoor zorgen dat niet alleen de dienstverlening optimaal is, maar ook dat de rechten van de treinreizigers optimaal beschermd zijn.

We zullen dat zeker verder opvolgen. Ik ben er bovendien van overtuigd dat minister Beenders op dat

vlak een collega zal zijn die u daarin zal ondersteunen en helpen. Ga zeker met hem aan de slag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56007651C van de heer De Smet. Hij is niet aanwezig.

[26] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongebruikte spoorweg op Schaarbeek-Vorming" (56007697C)

[26] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire non utilisée sur le site de Schaarbeek-Formation" (56007697C)

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

Na een jarenlange twist tussen de federale overheid en het Brussels Gewest bouwde Infrabel in 2024 een nieuwe spoorlijn die de Haven van Brussel ontsluit. Het ontsluiten van de haven opende heel wat perspectieven voor het verduurzamen van de logistieke sector in Brussel met minder vrachtwagens op de weg. Daarnaast kwam men op deze wijze ook tegemoet aan de verplichting van de EU om de waterweg en het spoor meer te gebruiken en alzo het vrachtverkeer op de weg te verminderen.

Nu, meer dan een jaar later, blijkt deze nieuwe spoorlijn echter nog steeds niet gebruikt te worden.

Zowel problemen inzake de beschikbaarheid van slots om goederentreinen te laten rijden die bij Infrabel moeten worden aangevraagd en de uitbreiding van de containerterminal op de Monnoyerkaai die nog niet klaar is worden als redenen aangehaald waarom er nog geen treinen rijden.

Wat was de totale kostprijs voor de aanleg van deze nieuwe spoorlijn? Door wie werden deze kosten gedragen? Wat was de verdeelsleutel? Wie nam welk gedeelte voor zijn rekening?

Wat zijn de gemiste opbrengsten door het niet gebruiken van deze spoorlijn? Welke inkomsten werden vooraf begroot?

Beschikte men alvorens over te gaan tot de aanleg van deze nieuwe spoorlijn over de nodige garanties die het (intensief) gebruik van deze spoorlijn verzekerde?

Werd er voorafgaandelijk een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over dit project? Zo ja, door wie, tegen welke kostprijs en wat was de conclusie/inhoud? Zo neen, waarom niet?

Welke maatregelen zullen er genomen worden opdat deze spoorlijn zo snel mogelijk in gebruik zal genomen worden? Wat zijn de vooruitzichten?

Kan de minister mogelijke problemen over de beschikbaarheid van slots bij Infrabel bevestigen? Zo ja, wat zijn deze problemen en op welke wijze zullen deze opgelost worden?

[26.02] Minister Jean-Luc Crucke: Het herstellen van een toegangsweg voor de spoorverbindingen van de voorhaven van Brussel is een project dat deel uitmaakt van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel. Daarvoor werd 3,6 miljoen euro uitgetrokken, inclusief de ontmanteling van de oude spoorinfrastructuur.

Voor Brusselse projecten geldt er geen verdeelsleutel. Er werden geen inkomsten begroot. Elke spoorwegonderneming kan in principe rijpaden aanvragen bij Infrabel. Het gaat om het herstellen van bestaande spoorverbindingen en niet om een nieuwe spoorlijn.

Het herstellen van een toegangsweg voor de spoorverbindingen van de voorhaven van Brussel zorgt ervoor dat de aanwezige bedrijven in de voorhaven opnieuw worden aangesloten op het spoornet en gebruik kunnen maken van lijn 26B, die wordt gebruikt voor goederenvervoer.

Infrabel voerde geen voorafgaande haalbaarheidsstudie uit. Het kwam met de uitvoering van deze werken tegemoet aan de juridische verplichtingen zoals overeengekomen tussen de verschillende

partijen in de overeenkomst die op 24 juni 2023 werd ondertekend door de federale Staat, de haven van Brussel, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, SFPIM Real Estate en Infrabel.

Spoorwegondernemingen en economische spelers uit de voorhaven bereiden samen met de haven van Brussel en Infrabel momenteel de treintrafiek voor. Tot vandaag werd nog geen enkel rijpad aangevraagd door een spoorwegonderneming bij Infrabel voor het tracé tot aan de voorhaven van Brussel. Infrabel bevestigt dat er geen probleem is om een rijpad aan te vragen voor dat tracé.

Ik begrijp uw bezorgdheden. Het gaat hier om een spoorverbinding die het onderwerp was van een overeenkomst die in 2023 werd ondertekend door de haven van Brussel, die er ongetwijfeld alles aan zal doen om ervoor te zorgen dat haar concessiehouders de spoorinfrastructuur effectief benutten. Ik zal niet nalaten het ontbreken van treinbestellingen aan te kaarten bij mijn collega van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien kan ik de bedrijven die aanwezig zijn in de haven van Brussel alleen aanmoedigen om contact op te nemen met de terminal om de mogelijkheid van spoorvervoer te verkennen. Dit vormt immers een nieuwe kans om hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

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

Het gaat hier eigenlijk om een heel pijnlijk dossier. We horen spreken over zinvolle verbindingen die bij de NMBS gemaakt zouden kunnen worden. Er wordt dan een studie gemaakt die we nooit te zien krijgen. Men zegt dan dat het om een negatieve businesscase gaat, dat het te duur is om toegangspoortjes te installeren enzovoort. Hier werd een paar miljoen euro tegenaan gesmeten en er rijdt geen trein. Dat is onvoorstelbaar. Ik vraag me af welke studies vooraf werden uitgevoerd, welk overleg er werd gepleegd, welke akkoorden er werden gesloten en welke er garanties werden gegeven alvorens men aan de slag ging. Dit is bijzonder pijnlijk. Ik hoop dat daar zeer snel treinen zullen rijden, maar ik vrees dat dat niet zal gebeuren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La hausse des contrôles des voyageurs du rail" (56007708C)

27 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verhoging van het aantal controles van treinreizigers" (56007708C)

27.01 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, la presse nous a appris que la SNCB prévoyait une hausse de 40 % du nombre de voyageurs contrôlés en 2025. Une première opération s'est déroulée début du mois de septembre dans plus de 400 trains et sur les quais. Ce genre d'opération devrait être répétée à plusieurs reprises durant les prochains mois. Les accompagnateurs de train et les équipes de contrôleurs se démultiplient. Les agents de sécurité sont concernés. La police des chemins de fer et les polices locales interagissent également dans ces opérations. L'an dernier, près de 700 000 voyageurs ont été contrôlés sans titre de transport, soit environ 7 % des voyageurs contrôlés.

Monsieur le ministre, les enquêtes menées auprès du personnel de la SNCB nous ont révélé des problèmes en matière de bien-être – que nous avons déjà évoqués tout à l'heure.

Si nous pouvons comprendre que la SNCB veuille s'attaquer à la fraude, ce qui est normal, comment compte-t-elle s'y prendre sur le moyen terme, alors que vous prévoyez des économies relativement importantes au sein de la SNCB? Comment comptez-vous faire pour que les accompagnateurs et le personnel de Securail puissent travailler dans de bonnes conditions? Sachant, par ailleurs, que ces contrôles sont en place, que comptez-vous faire pour améliorer les conditions de travail? Quels moyens le gouvernement envisage-t-il de mettre en œuvre pour soutenir le personnel et lui permettre de mener à bien l'ensemble de ses missions, qu'elles soient de contrôle ou plus ordinaires?

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, la lutte contre la fraude constitue une priorité stratégique pour la SNCB. Je partage cette priorité. Voyager avec un titre de transport valide est une règle fondamentale dont le respect garantit l'équité entre les usagers et contribue également à la sécurité des collaborateurs et au confort de l'ensemble des voyageurs.

Chaque jour, les collaborateurs de la SNCB sont présents dans les trains et les gares pour assurer la sécurité, informer les voyageurs et veiller au bon déroulement du service. Environ 900 000 personnes utilisent quotidiennement le train comme mode de transport.

Afin de renforcer l'efficacité de ces contrôles, des opérations ciblées sont effectivement menées aux moments et dans des lieux identifiés comme les plus sensibles. Ces opérations mobilisent non seulement les agents de Securail, qui jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la fraude et les incivilités, mais également les accompagnateurs de train, les équipes de contrôleurs mobiles ainsi que la police des chemins de fer et la police locale.

Les préoccupations exprimées par les agents de Securail concernant leurs conditions de travail ont été abordées lors de la séance plénière du 3 juillet dernier, ainsi que dans le cadre du débat d'actualité tenu en commission le 9 juillet dernier. Par ailleurs, je peux vous informer qu'un accord a été conclu entre la SNCB, les sociétés de transport régionales et le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, portant sur la possibilité pour les agents de Securail d'être équipés de *bodycams* dans l'exercice de leurs fonctions.

Tout en ayant un effet dissuasif face à la violence à leur rencontre, cela protégera également les navetteurs à bord des trains. Depuis septembre 2025, toutes les zones de police locales peuvent également avoir accès aux images des caméras de la SNCB. La SNCB dispose donc aujourd'hui d'un vaste réseau de caméras dans les gares.

Grâce à cet accord, la police fédérale et toutes les zones de police locales ont un accès direct à ces images en temps réel. Cela permettra aux différents services de sécurité de coopérer plus rapidement et plus efficacement. Par ailleurs, cela agira sur la sécurité de manière préventive car les passagers sont désormais au courant qu'ils sont filmés dans les gares et sur les quais et que ces images peuvent être utilisées par la police locale et fédérale. Bien évidemment, il faudra attendre quelques mois pour qu'on puisse tirer les premières conclusions de ces décisions, qui ne sont pas des expériences. Elles sont mises sur pied pour se poursuivre dans le temps mais j'ai bien demandé à ce qu'on puisse avoir une première analyse tant par rapport au respect de la vie privée mais aussi et surtout par rapport au besoin de sécurité supplémentaire que cela pourrait apporter aux uns et aux autres.

27.03 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je m'adresse non seulement au ministre mais aussi à l'ancien bourgmestre. L'outil caméra est un outil certes très intéressant et qui vient utilement compléter les autres outils que possèdent les différentes polices que vous venez d'énumérer. Cependant, ce ne peut être le cache-sexe du travail qui doit être fait par ces services.

Ici, il est aussi question de ressources humaines, de personnel. Vous évoquez les caméras, les conditions de travail mais je pense – et vous serez sans doute d'accord avec moi – que rien ne vaut finalement la ressource humaine et le nombre, la qualité mais aussi la quantité. C'est à cet élément que je vous demande d'être particulièrement attentif. Les syndicats vous l'ont rappelé. Les conditions de travail ne sont pas idéales. Je vous demande d'être particulièrement vigilant tant au niveau des contrôleurs que des autres membres du personnel de la SNCB. Nous évoquons ce matin avec les deux personnes d'Ombudsrail les difficultés et l'intérêt des conditions de travail qui sont les leurs.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

28 **Samengevoegde vragen van**

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het overslaan van NMBS-haltes bij vertragingen" (56007725C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het manipuleren van de stiptheidscijfers" (56007734C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het overslaan van NMBS-haltes bij vertragingen" (56007793C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Treinhaltes die overgeslagen worden" (56007813C)

28 **Questions jointes de**

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le saut d'arrêts de la SNCB en cas de retards" (56007725C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La manipulation des statistiques de ponctualité" (56007734C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le saut d'arrêts de la SNCB en cas de retards" (56007793C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les arrêts de train non desservis" (56007813C)

28.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, reizigers geven steeds vaker aan dat treinen met vertraging plots bepaalde haltes overslaan. Ik ontvang dergelijke meldingen bijna dagelijks uit Herentals, Vilvoorde, Mechelen en Lier, toch geen kleine stations. Ook in Limburg, West-Vlaanderen, de Noorderkempen tot in Breda en volgens de ombudsman ook in Luik zou de praktijk voorkomen, opdat men bij de NMBS toch maar de algemene stiptheidscijfers op peil zou kunnen houden. Volgens de vakbonden zou die techniek de voorbije maanden alsmaar vaker worden toegepast. Hoe vaak het gebeurt, weten we niet.

Ik heb gevraagd naar gedetailleerde cijfers, maar nog geen antwoord ontvangen. Er zouden daarover geen gegevens verzameld worden en de ombudsman bevestigde dat er geen cijfers beschikbaar zijn. De NMBS bleek wel over cijfers voor de eerste helft van 2024 te beschikken. Verdere navraag leverde geen resultaat op. Men weet niet waarop die cijfers gebaseerd zijn. In die periode zou het 904 keer zijn voorgekomen dat de NMBS haltes oversloeg om de stiptheid te verbeteren. Het zou niet langer gebeuren tijdens de spitsuren, maar een en ander blijft vragen oproepen.

Ik herhaal hier mijn schriftelijke vragen. Zijn er cijfers beschikbaar, ja of nee? Indien niet, waarom is de NMBS gestopt met het verzamelen van de cijfers? Bent u het ermee eens dat er zo snel mogelijk opnieuw moet worden bijgehouden hoeveel keer haltes worden overgeslagen?

Zijn er richtlijnen vanuit de directie van de NMBS? Kunt u die toelichten? Wie neemt de beslissing om haltes over te slaan en hoe komt die beslissing tot stand? Is het de bedoeling om die praktijk voort te zetten of zelfs uit te breiden?

Via welke communicatiekanalen wordt het aan reizigers gemeld? En vooral, welke compensaties zijn er voor reizigers die geconfronteerd worden met een overgeslagen halte?

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

Reeds langer bestaat het vermoeden dat de NMBS op regelmatige basis overgaat tot het schrappen van stopplaatsen van haar treinen om oplopende vertragingen te beperken. Op deze wijze tracht men het stiptheidscijfer in de goede richting te manipuleren.

Dit vermoeden wordt nu ook ronduit bevestigd door NMBS-personeel, alsook door reizigersorganisatie TreinTramBus.

Hoeveel treinen kregen in 2025 tot op heden plots de opdracht om met gesloten deuren voorbij stopplaatsen te rijden die normaal voorzien waren in de vervoersplanning?

Hoe is de evolutie van dit cijfer in vergelijking met de voorgaande jaren?

Waar en wanneer zijn precieze cijfers over het niet stoppen in stopplaatsen die voorzien waren

beschikbaar?

Op welke wijze kunnen treinreizigers die het slachtoffer zijn van deze praktijk van de NMBS een schadevergoeding bekomen?

Is de minister van oordeel dat bovenstaande techniek van de NMBS om haar stiptheidscijfer op te poetsen commercieel klantvriendelijk is? Komt het de betrouwbaarheid van de NMBS ten goede? Zal het meer mensen aanzetten tot het nemen van de trein?

28.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, vooreerst laat ik opmerken dat ik nog steeds geen antwoord heb gekregen op mijn schriftelijke vraag naar de gedetailleerde cijfers van begin juni. We hebben die cijfers echt nodig. Ik hoop dus dat we ze zeer snel zullen ontvangen.

Daarnet is al gezegd dat de voorbije maanden meer haltes werden overgeslagen dan voorheen. Wat is daar de specifieke reden voor?

Hoe vaak werd er de afgelopen twaalf maanden beslist om haltes te schrappen met als doel de vertragingen weg te werken? Wie beslist daarover? Is dat de treinbegeleider of de treinbestuurder?

Zijn er bepaalde lijnen waarop systematisch of vaker afschaffingen gebeuren? Zo ja, over welke lijnen gaat dat dan?

Welke instructies krijgen de treinbestuurders en -begeleiders concreet daaromtrent? Sinds wanneer gelden de criteria?

Hoe wordt ervoor gezorgd dat de reizigers die de dupe zijn van het overslaan van haltes, correct en tijdig worden geïnformeerd? Het is geen geheim dat de communicatie bij de NMBS nog steeds te wensen overlaat.

Vindt u het een eerlijk systeem om de stiptheid van de treinen te meten en erover te communiceren? Vanochtend heb ik immers gelezen dat u zeer tevreden bent over alles wat met de trein te maken heeft. Kunt u garanderen dat de stiptheidscijfers een correct en betrouwbaar beeld geven van de prestaties van de NMBS?

28.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, j'avais déjà posé des questions similaires les dernières fois que nous nous sommes vus. Les usagers continuent de subir des trains qui ne s'arrêtent pas à leur gare, sur ordre de la direction de la SNCB. Cela entraîne pour les voyageurs des retards, des rendez-vous manqués, des difficultés pour récupérer les enfants à la garderie etc. Les passagers qui sont bloqués dans le train jusqu'à l'arrêt suivant doivent parfois se débrouiller tout seuls pour revenir à leur gare d'origine, avec tous les désagréments que cela peut impliquer. Il n'y a pas que les usagers: les accompagnateurs de trains sont aussi impactés par cela. En général, on reçoit un ordre: "Aujourd'hui, tu ne t'arrêteras ni là ni là et tu vas récupérer ton retard." Or, donner une information sans se faire allumer par toute une voiture est tout de même assez compliqué. Je pense qu'il faut aussi penser à eux.

J'ai quelques questions par rapport à ce problème. Selon le rapport de Ombudsrail, la SNCB s'est engagée à ne plus recourir à de telles pratiques durant les heures de pointe. Qu'en est-il concrètement sur le terrain? Quelles consignes donnez-vous à la SNCB? Allez-vous exiger qu'elle arrête cette pratique tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses?

J'aurais bien aimé connaître la moyenne de 2025. Combien d'arrêts ne sont-ils pas desservis, par jour?

Nous sommes nombreux à nous poser la question: n'y a-t-il pas une volonté de la SNCB d'améliorer artificiellement ses statistiques de ponctualité en faisant cela? De fait, elle éviterait les amendes prévues dans le contrat de gestion. Qu'allez-vous faire pour que ce contrat de gestion ne comporte plus de telles incitations perverses? Je vous remercie.

28.05 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, het spoorsysteem staat onder druk, waardoor een incident snel zorgt voor een sneeuwbaaleffect op andere treinen. Om dat zoveel mogelijk te vermijden, moeten er bij incidenten die voor grote vertragingen zorgen, op het moment zelf beslissingen worden

genomen. Het gebeurt daarom, eerder uitzonderlijk, dat een trein niet zijn volledige traject aflegt of dat een tussenliggende halte wordt geschrapt.

Cette décision est parfois nécessaire pour éviter de poser davantage de désagréments à un plus grand nombre de voyageurs ou pour limiter les effets des perturbations. Il s'agit d'une décision prise en temps réel. Les voyageurs dans le train et en gare sont immédiatement informés via les haut-parleurs, les écrans, les planificateurs de voyage, l'application et le site internet. La décision n'est prise que lorsqu'il existe une solution de rechange pour les voyageurs concernés. Le nombre de cas s'élevant en moyenne à trois par jour, l'impact sur les chiffres de ponctualité de 3 800 trains par jour est donc – si vous me passez l'expression – assez négligeable. Cela ne signifie pas, pour autant, que ce ne soit pas désagréable.

De redenen waarom de stiptheidscijfers van de NMBS de voorbije maanden zijn verbeterd, hebben te maken met diverse structurele ingrepen die hun vruchten beginnen af te werpen. Zo werd het vervoersplan op verschillende assen bijgestuurd, onder meer in Luik, Bergen en Dendermonde. Er is sterk ingezet op stiptere eerste vertrekken, een robuustere operationele planning en een efficiënter gebruik van het realtime verkeersbeheerssysteem Linda.

Daarnaast werd een duidelijke lijn uitgezet voor incidentenbeheer en werd het personeel gesensibiliseerd over de vertragingen waarvoor zij zelf verantwoordelijk zijn. Hiermee werden de vertragingen gevoelig teruggedrongen en werd de algemene stiptheid merkbaar verbeterd. Er zijn specifieke criteria vastgelegd om de beslissing tot het overslaan van bepaalde haltes te kaderen.

De volgende criteria worden hiervoor in acht genomen: tussenstops mogen worden overgeslagen om een zwaar vertraagde trein tijdig op zijn eindbestemming te krijgen, zodat hij zijn retourrit normaal kan uitvoeren, op voorwaarde dat die maatregel minstens 10 minuten voor het laatst bediende station wordt aangekondigd aan boord en in het station. Bovendien moeten reizigers binnen 20 minuten alternatieven hebben vanuit dat station. Dat station moet over redelijke wachtfaciliteiten beschikken. De overstappen mogen geen grote stations betreffen en het aantal noodzakelijke overslagen moet strikt worden beperkt. Tussenstops mogen ook worden overgeslagen om overbezetting boven 120 % van de betrokken treinen zoveel mogelijk te vermijden. Dat is soms noodzakelijk om de veiligheid van de reiziger te waarborgen.

Le dispatching central communique numériquement et/ou par téléphone les mesures prises aux acteurs de terrain concernés. Cela s'effectue en quelques minutes, mais en tout cas au moins dix minutes avant l'application effective de la mesure. Le chef de train informe les voyageurs par des annonces à bord du train. Les voyageurs dans les gares sont informés par des annonces audio et sur écran, générées automatiquement après adaptation du sillon de train par le dispatching. Il en va de même pour le *routeplanner*, l'application et le site de la SNCB. En moyenne, l'accélération d'un train est communiquée 37 minutes à l'avance.

Behalve in gevallen waarin een sterk gereduceerde treinlengte een stop aan een druk station onmogelijk maakt, wordt een overstapstation doorgaans niet overgeslagen. Het versnellen van de trein heeft tot doel een aansluiting te garanderen die anders door de vertraging zou worden gemist.

Voor de andere reizigers streven we ernaar om in een station waar de reis wordt onderbroken binnen 20 minuten een alternatief te bieden. In de praktijk bedraagt de gemiddelde wachttijd 13 minuten.

Het bestaan van een alternatief binnen 20 minuten is een van de voorwaarden om een halte over te slaan. In sommige gevallen kan dat echter niet worden gegarandeerd, bijvoorbeeld wanneer de maatregel wordt genomen wegens een gebrek aan zitplaatsen aan boord.

Het kan ook gebeuren dat er op het moment van de beslissing een geldig alternatief bestaat, maar dat die aansluitende trein zelf vertraging oploopt.

In elk geval zijn de gebruikelijke compensatieregels van toepassing in dergelijke situaties.

28.06 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, er bestaan dus criteria. Waarom kreeg ik dan geen antwoord toen ik die vraag in februari 2025 schriftelijk stelde? Het heeft maanden geduurd om een antwoord te krijgen en in dat antwoord werd bovendien niets over de criteria medegedeeld. Toch

bestaan er dus criteria.

Wat doen wij hier nog? Dat is hier geen poppenkast. Wanneer we vragen stellen, behoren we antwoorden te krijgen. Na herhaaldelijke vragen krijgen we nu de melding dat er criteria zijn en worden ze opgesomd.

Grote stations worden niet overgeslagen. Ik verwees echter naar voorbeelden als Lier, Vilvoorde, Mechelen en Herentals. Dat zijn geen kleine stations zoals Duffel, al wil ik mijn eigen gemeente niet de grond in praten. Het gaat om stevige stations en zelfs overstapstations. De criteria lijken dus alvast niet overeen te komen met de praktijk. Dat betreft stap twee.

Ten derde, ik vroeg naar specifieke cijfers. De schriftelijke vraag was op dat punt heel gedetailleerd. Het enige wat we vandaag echter hebben gekregen, is de mededeling "drie per dag".

Waar komt dat getal vandaan? Hoe komt het dat dat cijfer eerder niet bekend was? Waarom worstelt de ombudsman met de herkomst van die cijfers? Waarom weten wij dat niet? Moeten wij al die vragen opnieuw indienen? Waarom is er over die cijfers niet meer transparantie? Dat is immers cruciaal.

Een trein waar niemand kan opstappen of uitstappen, kan wel verder rijden tot in Brussel en voor wie in Brussel moet zijn, is die trein niet afgeschaft. Als men echter in Vilvoorde of Mechelen moet zijn en men kan er niet afstappen, dan is dat hetzelfde als een afgeschafte trein. Men maakt de reiziger iets wijs als men die trein niet categoriseert als een afgeschafte trein. Als dat nergens in de statistieken wordt opgenomen, kunnen we wel allemaal zeggen dat de stiptheid is verbeterd, maar als er steeds meer treinen stations overslaan, dan gaat de stiptheid er helemaal niet op vooruit.

Het is dus van belang dat dit veel beter in kaart wordt gebracht. Dit moet worden toegevoegd aan de stiptheidscijfers, want het heeft een gigantische impact.

Het is bovendien van belang dat parlementsleden die vragen stellen, daar ook antwoorden op krijgen.

28.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het is dat ik weet dat de NMBS u de antwoorden doorgeeft, want anders zou ik vragen of u nood hebt aan een kleine pauze. Daarstraks was er het antwoord over de taalreglementering en nu is er dit antwoord. Ik vind het werkelijk hallucinant wat hier verteld wordt.

Ik begin met de cijfers. er zijn wel cijfers, er zijn geen cijfers, het zijn er 904, dan 12, dan weer 3 per dag. En vandaag zegt met hier dat het om een verwaarloosbaar aantal gaat. De sleutel blijkt nu te zijn dat men een sneeuwbaaleffect wil vermijden. Eigenlijk zouden we dus bijna blij moeten zijn dat de NMBS dat doet.

Voor mij is de basisopdracht van een vervoersmaatschappij om mij van punt A naar punt B te brengen. Nu stapt men echter in en men weet helemaal niet of men op punt B zal aankomen of wanneer. De basis van wat een vervoersmaatschappij moet doen, kan de NMBS dus eigenlijk niet garanderen. Dat is de boodschap die we hier vandaag horen.

Er is inderdaad wel communicatie. De reizigers worden op de hoogte gebracht. Dat zou er nog aan mankeren. Men zegt dat allemaal te doen voor de reizigers. Als in de trein dus plots wordt meegedeeld dat men pas vier haltes verder kan uitstappen, moet de treinreiziger nog net niet beginnen juichen omdat de NMBS zo goed voor hem zorgt. Dit is werkelijk hallucinant. Dat is heel oncommercieel.

Daarstraks sloot de ombudsvrouw af met te zeggen dat de directie van de NMBS onaantastbaar lijkt. Ik noem het altijd de ivoren toren. Dit is een grandioze commerciële arrogantie.

Dat de criteria niet overeenkomen met de praktijk, daar heb ik werkelijk geen enkel begrip voor. Ik ben net niet gechoqueerd over wat ik hier als antwoord te horen kreeg.

28.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Laten we eerlijk zijn, het overslaan van haltes is not done. Vele reizigers zien plots de trein voorbijrijden of zitten al in de trein, maar kunnen gewoon niet uitstappen. Het wordt niet altijd tijdig gecommuniceerd.

Daar zit een probleem. Het gebeurt effectief dat mensen al in de trein zitten en dan pas te horen krijgen dat hun halte wordt overgeslagen. Men kan dan wel zeggen dat de treinen volgens de statistieken stipt rijden, maar eigenlijk is dat puur boerenbedrog. Dat geeft een heel vertekend beeld.

Een trein wordt pas als "te laat" beschouwd als hij meer dan zes minuten vertraging heeft. Dat op zich zou eigenlijk al genoeg marge moeten zijn om de veiligheid te garanderen. Dat argument wordt immers aangehaald: het is voor de veiligheid.

Stel u voor dat u als 14-jarige in de trein stapt richting Noorderkempen. Als u pech hebt, komt u niet aan in Brecht, maar in Breda, 50 minuten verder. Dan staat u daar als 14-jarige. Dan kan er binnen de 20 minuten wel een oplossing zijn, maar een 14-jarige weet waarschijnlijk niet wat te doen.

Zulke voorvallen zijn we vandaag effectief. Dat is niet bevorderlijk voor het vertrouwen en zeker niet voor de veiligheid of het veiligheidsgevoel. De reizigers hebben recht op duidelijkheid. Als er uitzonderlijk beslist wordt een halte niet te bedienen, moet dat minstens tijdig en duidelijk gecommuniceerd worden. Het komt heel vaak terug, dat is iets wat bij de NMBS te wensen overlaat.

Ik sta er dus van versteld dat de NMBS er in augustus heel trots over communiceerde dat de treinen wel stipt zijn, stipter dan in de voorbije vier jaar. Als we echter de stiptheidscijfers voor de Kempen bekijken, die ik al een jaar opvolg, dan moeten we concluderen dat de stations van Turnhout en van de Noorderkempen al meer dan een jaar onder het gemiddelde scoren. Voor de reizigers voelt de communicatie heel anders in de werkelijkheid. De perceptie is gewoon anders. Het wordt hoog tijd dat we aan onze Kempische reizigers denken en dat de cijfers niet mooier worden voorgesteld dan ze effectief zijn.

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

Trois trains par jour, ce sont les chiffres que vous donnez. Je trouve que c'est quand même énorme. Honnêtement, je me mets à la place de mes anciens collègues, parce que je l'ai fait aussi. Franchement, quand on vient d'avoir fait une annonce selon laquelle le train ne s'arrêtera pas dans telle gare pour récupérer un retard, on n'a plus envie de sortir du poste de conduite où l'on a fait cette annonce, c'est très gênant. C'est aussi catastrophique en termes d'image pour un service public. Parce que les gens qui sont à bord du train, ils sont là, ils étaient déjà installés en pensant aller à leur gare de prédilection. Et en fait, ils ne vont pas y aller. Je trouve ça un peu chaud quand même, parce qu'une fois que le train est parti, il n'y a plus possibilité de faire marche arrière.

C'est la direction qui impose cette pratique mais je pense que comme ministre de tutelle, vous êtes aussi censé veiller à ce que les usagers du train bénéficient d'un service de qualité. Nous attendons donc de vous que vous exigiez de la SNCB qu'elle mette fin à cette pratique. Je ne l'ai pas entendu de votre part et je le déplore.

Il faut tout de même dire que cette pratique est le fruit, au départ, d'un choix politique du précédent gouvernement. En rendant les subsides dépendants des performances de la SNCB – mesurées notamment par rapport aux retards enregistrés –, en introduisant la logique de marché dans notre entreprise publique, le précédent gouvernement a encouragé une telle pratique. Je vous demande donc de revoir l'accord de gestion pour que de telles dérives n'aient plus lieu.

28.10 Minister Jean-Luc Crucke: Ter verduidelijking, de schriftelijke vraag van collega Aerts werd beantwoord op 11 juli. Ik heb daarvan het bewijs.

28.11 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, hebt u dat antwoord ook gelezen? Ik heb naar cijfers gevraagd, maar daar staat geen enkel cijfer in vermeld. Ik heb naar criteria gevraagd, maar er staat geen enkel criterium in vermeld. In antwoord op mijn eerstvolgende mondelinge vraag geeft u wel cijfers en wel criteria.

28.12 Minister Jean-Luc Crucke: Dat is helemaal juist, maar u hebt gezegd dat u geen antwoord had gekregen.

De voorzitter: Ik stel voor dat u dat onderling uitklaart.

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

29 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een discreet meldingssysteem" (56007741C)

29 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Un système de signalement discret" (56007741C)

29.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, mensen verwachten niet alleen dat hun trein rijdt en liefst geen haltes overslaat, minstens even belangrijk is dat de reizigers zich veilig voelen op de trein. Ik ontvang helaas nog steeds veel berichten van jongeren, vrouwen en eigenlijk van alle reizigers dat zij zich geregeld niet veilig voelen. Ik neem zelf geregeld de laatste trein van Brussel naar huis. Daar treft men soms personen aan die het gevoel van veiligheid ondermijnen.

In de meest extreme gevallen zijn de verhalen bijzonder zorgwekkend. Ik ken vrienden en vriendinnen die zich heel onveilig hebben gevoeld op de trein en niet goed wisten wat zij moesten doen. Dat is een groot probleem. Daarom waren we in de vorige regering tevreden dat uw voorganger, de heer Gilkinet, na een voorstel van Vooruit had beloofd om een discreet meldingssysteem in te voeren. Via zo'n systeem kunnen reizigers eenvoudig per sms of WhatsApp aan de veiligheidsdiensten van de NMBS laten weten dat er iets aan de hand is in de trein en dat zij zich niet veilig voelen.

Drie jaar later moet ik vaststellen dat er nog steeds niets is gerealiseerd. Reizigers kunnen alleen het noodnummer bellen, wat niet discreet is, terwijl discretie net een erg belangrijk kenmerk van het systeem is. In het Verenigd Koninkrijk en in Nederland bestaat dat systeem en blijkt het volgens cijfergegevens goed te werken.

Mijnheer de minister, hoe komt het dat het hier nog niet functioneert? De NMBS verwijst naar technische problemen, maar het lijkt mij geen ongelooflijk ingewikkeld systeem om op te zetten. Wat moet er gebeuren om de veiligheid van de reizigers te verbeteren door de invoering van een discreet meldingssysteem? Zolang dat er nog niet is, welke stappen kunt u zetten om de veiligheid op de trein te versterken?

29.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte mijnheer Seuntjens, ik begrijp zeer goed het belang van een laagdrempelig systeem waarmee reizigers in alle discretie alarm kunnen slaan wanneer ze zich onveilig voelen.

Het idee om discreet alarm te slaan via sms of WhatsApp komt uit de vorige legislatuur, zoals ik daarnet al heb gezegd. De NMBS werkt aan de integratie van een stil alarm in een nieuw platform dat de verwerking en opvolging van oproepen door het *security operations center* van Securail efficiënter moet maken.

De aanpak van de NMBS berust op verschillende pijlers: de zichtbare aanwezigheid van het veiligheidspersoneel, de inzet van technopreventieve middelen en de samenwerking met andere partners binnen de veiligheidsketen. Zo is er blijvend geïnvesteerd in bijkomende Securailagenten. Dankzij die versterking kan onder meer de *upfront* ticketcontrole worden uitgebreid en kunnen extra patrouilles worden voorzien op bepaalde treinen en lijnen, met bijzondere aandacht voor vroege en late ritten. De NMBS treedt ook in overleg met regionale openbaarvervoersoperatoren, die met vergelijkbare uitdagingen worden geconfronteerd, om via gezamenlijke acties de reizigers en het personeel te sensibiliseren en hun veiligheidsgevoel te versterken. Op technologisch vlak werden eveneens belangrijke stappen gezet. Zo is een akkoord bereikt waardoor zowel de lokale als de federale politie voortaan in real time toegang krijgen tot de camerabeelden van de NMBS in stationsomgevingen.

De NMBS heeft veel inspanningen geleverd om de lancering van een stil alarm mogelijk te maken. De lancering van een stil alarm noodzaakt een geheel nieuwe aanpak en hoort bij een nieuw platform dat de verwerking en opvolging van de oproepen die bij het *security operations center* binnenkomen op een efficiënte manier mogelijk moet maken. Dat is een complex technisch en operationeel project. Het invoeren van een stil alarm is op korte termijn niet meer voorzien, omdat dat ook een grote aanpassing van de werking van het *security operations center* noodzaakt. Het is belangrijk dat het systeem niet alleen gebruiksvriendelijk maar ook uiterst betrouwbaar is en dat vergt de nodige ontwikkelingstijd. We volgen het project van nabij op en de ambitie blijft om reizigers zo snel mogelijk over een performant

en laagdrempelig alarmsysteem te laten beschikken.

Vandaag zijn er al verschillende hulpmiddelen beschikbaar voor reizigers. Het 0800-noodnummer van Securail is 24 uur per dag bereikbaar. Daarnaast speelt de treinbegeleider een cruciale rol als eerste aanspreekpunt. Er zijn extra Securailpatrouilles aanwezig en er wordt gebruikgemaakt van camera's aan boord van de treinen en in de stations.

29.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben blij dat er veel maatregelen genomen worden om de veiligheid van reizigers te beschermen.

Het concrete punt blijft echter dat het niet altijd eenvoudig is om in bepaalde situaties hulp te vragen. Als men naast iemand zit bij wie men zich zeer ongemakkelijk voelt, is het wenselijk dat men een berichtje kan sturen in plaats van te telefoneren. Wat zal de persoon waarover de melding wordt gemaakt immers doen, wanneer hij die melding hoort?

Uw voorganger had het discreet meldingssysteem beloofd tegen 2023. Ik begrijp nu dat het op korte termijn niet gerealiseerd zal worden, wat ik zeer jammer vind, maar ik hoor wel dat u dat wilt blijven opvolgen. Ik vraag u met aandring om dat te blijven doen. Ik weet dat u het probleem niet onderschat, maar er zijn echt veel verhalen van vriendinnen van mij die zich onveilig voelen, zeker in de latere treinen. Het is goed dat er al extra ondersteuning is, maar een discreet of stil meldingssysteem zou een belangrijke drempel wegnemen en ervoor zorgen dat mensen zich veiliger voelen. Ik ben ervan overtuigd dat u daarmee echt een verschil kunt maken. Ik hoop dan ook dat u dat blijft opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie" (56007749C)

30 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La collaboration entre Securail et la police des chemins de fer" (56007749C)

30.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ook daarover heb ik u al ondervraagd. Ik verwijs dan ook naar de schriftelijke versie van de vraag.

Om de veiligheid binnen het spoor gebeuren te kunnen garanderen is een goede samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) en de Spoorwegpolitie (SPC) belangrijk. Reeds langer doen geruchten de ronde dat er wordt nagedacht om op termijn de diensten van Securail in te kantelen bij de SPC. In antwoord op een eerdere vraag hierover gaf de minister aan te streven naar een betere samenwerking tussen beide instanties.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. de samenwerking tussen Securail en de SPC?

Welke concrete maatregelen of acties ter zake mogen in het vooruitzicht worden gesteld en op welke termijn?

Is de optie om Securail in te kantelen bij (of op een andere wijze onder te brengen bij) de SPC definitief van tafel? Zo ja, wat waren de elementen die hiertoe aanleiding gaven? Zo neen, op welke wijze zou dit kunnen gebeuren? Wat zijn de mogelijke struikelstenen? Wordt er desgevallend werk gemaakt van een opleidingsprogramma / bundel voor Securail-agenten?

30.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de veiligheid in en rond het spoorweginfrastructuur vormt een absolute prioriteit. Ze steunt op een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokkenen, met name Securail, de veiligheidsdiensten van de NMBS en de federale politie via de spoorwegpolitie, evenals bepaalde sociale diensten.

Zoals ik aangekondigd heb, is er een akkoord gesloten waardoor zowel de lokale als de federale politie voortaan in real time toegang krijgt tot de camerabeelden van de NMBS in de stationsbuurten. Het gaat om ongeveer 8.000 vaste camera's, verspreid over publieke plaatsen zoals perrons, wachtzalen, fietsenstallingen en parkings. Bijna 130 lokale politiezones krijgen toegang tot de beelden van de

stations op hun grondgebied, terwijl de federale politie toegang heeft tot het volledige spoorwegnetwerk.

Tegelijkertijd wordt nauw samengewerkt met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken om ervoor te zorgen dat Securailagenten op het terrein kunnen beschikken over bodycams. Op die manier kunnen ze de reizigers beter beschermen en incidenten op het terrein sneller en veiliger aanpakken.

Ik ben mij bewust van de uitdaging en ben recent met mijn collega-minister van Binnenlandse Zaken, de heer Bernard Quintin, overeengekomen dat het personeel van Securail geïntegreerd zal blijven bij de NMBS. Die beslissing waarborgt de continuïteit van de specifieke missies van Securail en versterkt de complementariteit met de politiediensten.

Om die gemeenschappelijke wil te concretiseren, hebben we beslist een gemeenschappelijk toezicht van de twee departementen in te voeren. Die aanpak heeft tot doel de dagelijkse werking en de strategische coördinatie tussen Securail, de spoorwegpolitie en de federale politie te vergemakkelijken.

Er moet aan worden herinnerd dat die samenwerking reeds bestaat op het terrein. Er vindt regelmatig uitwisseling plaats tussen de agenten van de twee diensten, zowel op het vlak van de veiligheid op de treinen en in de stations als in de naburige zones. Die synergie is waardevol en verdient het om nader te worden uitgediept.

Om ervoor te zorgen dat het gemeenschappelijk toezicht een echte toegevoegde waarde wordt, hebben wij een werkgroep opgericht die de verschillende stakeholders samenbrengt. De werkgroep heeft tot doel de concrete en structurele verbeterpunten te identificeren, zowel op het vlak van de operationele coördinatie als op het vlak van opleiding. Het is de bedoeling om de competenties van het personeel van Securail te versterken binnen een kader dat aansluit bij de vereisten van de openbare veiligheid, met respect voor hun statuut en hun verankering binnen de NMBS.

Indien er twijfels bestaan over een mogelijke overdracht van Securail naar de spoorwegpolitie, kan ik bevestigen dat die optie niet meer actueel is. Ik herbevestig dat Securail behouden blijft binnen de NMBS. Binnen het kader van dat medevoogdijschap lijkt ons dat momenteel de meest efficiënte aanpak en de aanpak die de specifieke kenmerken van iedereen het best respecteert.

Ik bevestig mijn engagement in het licht van de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de reizigers om van het spoor voor iedereen een toegankelijke en geruststellende plaats te maken.

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

Dat is duidelijk met betrekking tot Securail en de inkanteling. Die gebeurt dus niet. Dat sluit aan bij wat u eerder hebt meegedeeld.

Ik zal met veel interesse de werkgroep volgen die opgericht wordt in het kader van complementariteit en medevoogdijschap. Het komt uiteindelijk neer op samenwerking. Er bestaan al jarenlang klachten, zeker bij het personeel van Securail, over de soms moeizame samenwerking met de spoorwegpolitie. Bovendien is de spoorwegpolitie al jarenlang onderbemand, zoals u weet. Daar ligt de moeilijkheid. Ongeacht hoe men het probleem aanpakt – medevoogdijschap en complementariteit, via een werkgroep – het belangrijkste is dat er resultaat volgt.

De vorige vraag van de heer Seuntjens heeft duidelijk aangetoond dat we niets hebben aan een minister die veel beloften maakt, maar weinig realiseert, zoals de vorige minister. Ik geef de voorkeur aan minder beloften, maar wel concrete resultaten. Ik reken erop dat die zeker zullen volgen.

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

31 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Overvolle treinen na de concerten in Antwerpen" (56007786C)

31 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains bondés après les concerts à Anvers" (56007786C)

31.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijst naar de schriftelijke versie van mijn

vraag.

Mijnheer de minister, in augustus vonden er in Antwerpen twee grote concerten plaats, zowel Ed Sheeran op Linkeroever als Drake in het Sportpaleis. Bij dergelijke evenementen is het vanzelfsprekend dat heel wat bezoekers de trein nemen, zeker omdat een treinticket vaak inbegrepen zit bij het concertticket. NMBS had aangekondigd hiermee rekening te houden en extra treinen in te leggen.

Toch kwamen er nadien heel wat klachten binnen. Zo zette reizigers beelden op sociale media van een overvolle trein tussen Antwerpen en Brussel. Passagiers stonden opeengepakt en sommige passagiers werden zelfs onwel. Een passagier gebruikte zelfs de noodrem, omdat mensen onwel werden door de drukte en warmte, want er was bijna geen zuurstof.

Ik heb hierover de volgende vragen voor mijnheer de minister:

Hoe evalueert u de organisatie van het treinverkeer bij dit soort grootschalige evenementen, waarbij vooraf al duidelijk was dat heel wat mensen het openbaar vervoer zouden nemen?

Welke afspraken bestaan er vandaag tussen NMBS en organisatoren om de mobiliteit rond dergelijke evenementen beter af te stemmen? Wat kan er volgens u in de toekomst beter?

Hoe wordt er in zulke situaties op het terrein zelf opgetreden om overvolle treinen te vermijden? Was er bijvoorbeeld begeleiding aanwezig om aan te geven dat er geen extra reizigers meer mochten instappen?

31.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, ik heb de vraag voorgelegd aan de NMBS, die me de volgende elementen heeft meegedeeld.

Hoewel het gebruik van nachttreinen in het kader van de commerciële evenementen geen deel uitmaakt van de openbaredienstverplichting van de NMBS, zegt de NMBS dat zij wil meewerken wanneer de organisatoren haar een officiële aanvraag doen. Op dat ogenblik zullen verschillende opties worden overwogen, en op basis van een akkoord zal er een aangepast aanbod voorgesteld kunnen worden.

De NMBS zegt dat de grote organisatoren ingelicht worden over die mogelijkheid. Zo was er een akkoord tussen de NMBS en de organisatoren van het concert van Ed Sheeran om extra nachttreinen in te zetten. Er werden in totaal twaalf nachttreinen, zes per concert, ingezet, naar verschillende windrichtingen, met meer dan 40 haltes onderweg. De concertbezoekers konden bovendien gebruikmaken van de NMBS-parkeerterreinen in het vertrekstation.

Voor het concert van Drake daarentegen werd er geen akkoord afgesloten met de organisator. Dat heeft ervoor gezorgd dat één van de twaalf ingezette treinen een zeer hoge bezetting kende. Er was die avond in de daaropvolgende nachttrein daarentegen wel nog plaats beschikbaar.

Bovendien wil ik benadrukken dat er tijdens die concertdagen NMBS-personeel aanwezig was in het station Antwerpen-Centraal om de reizigersstroom in goede banen te leiden.

Ik wil ook nog meegeven dat meer dan 250.000 festivalgangers deze zomer met de NMBS reisden. Op vraag van de organisatoren werden voor een twintigtal festivals extra treinen ingelegd, waaronder een honderdtal nachttreinen.

31.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, dat heel duidelijk en verhelderend was.

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

32 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De defecte liften in het station Antwerpen-Centraal" (56007790C)**

32 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les ascenseurs défectueux de la gare d'Anvers-Central" (56007790C)**

32.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs opnieuw naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, het station Antwerpen-Centraal is niet alleen een architecturaal pareltje, het is ook een van de drukste vervoersknooppunten van ons land. Elke dag passeren er duizenden reizigers: pendelaars, toeristen, studenten en gezinnen.

Maar wie minder mobiel is, geraakt daar niet altijd zomaar tot aan het perron. Denk aan mensen in een rolstoel, ouderen of ouders met een kinderwagen. Zij rekenen op goed werkende liften om zich veilig en zelfstandig te kunnen verplaatsen.

Ik heb hierover de volgende vragen voor mijnheer de minister:

Bent u op de hoogte van deze aanhoudende problemen met de liften in station Antwerpen-Centraal? En zo ja, welke acties zijn intussen ondernomen om ze te herstellen en de bereikbaarheid van de perrons te verbeteren?

Werden er tijdelijke maatregelen genomen zodat reizigers met een beperkte mobiliteit toch toegang hebben tot de perrons?

Is er intussen werk gemaakt van een structurele oplossing voor dit probleem?

32.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, in het station Antwerpen-Centraal is momenteel een vernieuwingstraject aan de gang waarbij tien liften worden gerenoveerd, waaronder degene die toegang geven tot de perrons. Die werken zijn van essentieel belang om zowel de betrouwbaarheid als de toegankelijkheid van het station te verbeteren. Ik heb dat vandaag nog kunnen vaststellen. Ze maken deel uit van bredere inspanningen om de infrastructuur toekomstbestendig te maken voor alle reizigers.

Elk perron beschikt over drie liften. Dankzij die redundantie kunnen reizigers met een beperkte mobiliteit in principe steeds een lift gebruiken om het perron te bereiken. Bij langdurige defecten wordt bovendien steeds duidelijke communicatie voorzien en wordt er een alternatief traject aangeduid.

De structurele oplossing bestaat uit de volledige vernieuwing van de liften. Daarbij wordt gekozen voor moderne installaties die voldoen aan de huidige normen inzake toegankelijkheid, betrouwbaarheid en gebruiksgemak. Die vernieuwingen zijn ingepland voor het komende jaar.

32.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw verhelderend antwoord. Het is echt noodzakelijk dat mensen met een beperking mobiel kunnen zijn en blijven. We zijn dan ook blij dat dit wordt aangepakt.

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

33 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De realtime toegang van de politie tot de NMBS-camerabeelden in stationsbuurten" (56007796C)

33 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accès de la police en temps réel aux images caméra de la SNCB aux abords des gares" (56007796C)

33.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ook voor deze vraag verwijs ik naar de schriftelijke versie.

Mijnheer de minister, onze fractie is al lang vragende partij voor een betere samenwerking tussen de politiediensten en de NMBS als het gaat over veiligheid in en rond de stations. Daarom ben ik ook tevreden dat er nu eindelijk een akkoord is afgesloten waardoor lokale en federale politiediensten in real time toegang krijgen tot de beelden van de NMBS-camera's in stations en stationsbuurten. Op deze manier kunnen we sneller reageren bij overlast of criminele feiten.

Het akkoord betreft bijna 130 politiezones en maakt beelden toegankelijk van zo'n 8.000 camera's. Het gaat om publieke plaatsen zoals perrons, wachtzalen, fietsenstallingen en parkings. De beelden uit

treinen zelf vallen voorlopig buiten dit akkoord, al wordt er aangegeven dat dit in de toekomst mogelijk kan worden.

Mijnheer de minister, ik heb voor u enkele vragen:

Kan de minister wat meer duiding geven rond de samenwerking tussen de NMBS en de betrokken politiezones? Hoe zal dit concreet in zijn werk gaan?

Zal dit systeem in de toekomst geëvalueerd worden? Zo ja, op welke termijn en volgens welke criteria?

De camera's in de treinen vallen momenteel buiten het akkoord. Dat is volgens de NMBS niet aan de orde. Waarom is dit niet aan de orde? Wordt de mogelijkheid nog steeds onderzocht om dit in de toekomst ook mogelijk te maken? Welke stappen of voorwaarden ziet u daarbij?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, zoals aangekondigd, is er een akkoord gesloten waardoor zowel de lokale als de federale politie voortaan in real time toegang hebben tot de camerabeelden van de NMBS in stationsbuurten. Het gaat om ongeveer 8.000 vaste camera's verspreid over publieke plaatsen, zoals perrons, wachtzalen, fietsenstallingen en parkings. Bijna 130 lokale politiezones krijgen toegang tot de beelden van de stations op hun grondgebied, terwijl de federale politie toegang heeft tot het volledige netwerk. De toegang is geregeld volgens de camerawet en verloopt via een protocolakkoord tussen de NMBS en de betrokken politiezones of de federale politie. Het gaat enkel om consultatie in real time en uitsluitend in het kader van de wettelijke opdrachten van de politiediensten.

Voor onderzoeksdoeleinden blijft de bestaande procedure gelden. De politie moet een aanvraag indienen waarop de NMBS binnen 24 uur reageert. De camerabeelden in de trein zelf vallen momenteel buiten dat akkoord. Het filmen in de trein is op dit moment niet het primaire doel van dit project. Tegelijkertijd wordt er nauw samengewerkt met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken om ervoor te zorgen dat Securailagenten in de trein kunnen beschikken over bodycams. Zo kunnen zij de reizigers beter beschermen en incidenten in de trein sneller en veiliger aanpakken.

De veiligheid van reizigers en personeel blijft een absolute prioriteit. Met dit project willen we niet alleen sneller kunnen ingrijpen bij incidenten, maar ook een krachtig signaal geven: geweld tegen passagiers of tegen medewerkers van de NMBS wordt niet getolereerd. Het feit dat beelden in real time kunnen worden bekeken en later kunnen worden gebruikt in geval van een probleem, heeft bovendien belangrijke afschrikkende effecten. Mensen weten dat ze gefilmd worden en dat die beelden desnoods tegen hen kunnen worden ingezet.

De samenwerking met de geïntegreerde politie is een belangrijke stap vooruit. Ik blijf evenwel tegelijk het belang benadrukken van een zichtbare aanwezigheid van de politie – zowel in de stations als in de trein – ter ondersteuning van Securail.

Het is vandaag nog te vroeg om al conclusies te trekken. Ik zal er echter persoonlijk op toezien dat een eerste grondige evaluatie kan plaatsvinden na een jaar implementatie, in overleg met de betrokken partners.

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

Voor onze fractie is wat we hier te horen kregen bijzonder goed nieuws. We zijn zeer verheugd dat dat akkoord er is gekomen, aangezien we al langer pleiten voor een betere samenwerking tussen de politiediensten en de NMBS.

De realtimetoegang tot de camerabeelden in en rond de stations kan zeker een groot verschil maken. Het zorgt ervoor dat de politiediensten sneller, accurater en gericht kunnen reageren op de overlast en de criminaliteit die er plaatsvinden. Het is ongetwijfeld een belangrijke stap in de goede richting voor de veiligheid van zowel de reizigers als het personeel, wat zeker een pluspunt is.

Het is natuurlijk belangrijk dat dit systeem – u verwees daar zelf al naar – goed wordt opgevolgd en na verloop van tijd wordt geëvalueerd. We hopen dat de evaluatie zal aantonen dat het ook efficiënt is, zoals het nu op papier lijkt te zijn. Het is voor ons duidelijk dat het een stap in de goede richting is en

we kijken ernaar uit om in de toekomst nog verder te gaan. We zouden het graag uitgebreid zien met de camera's die in de treinen beschikbaar zijn, omdat dat het allemaal nog eenvoudiger zou maken.

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

34 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verbod op wapentransporten naar Israël via het nationale luchtruim" (56007831C)

34 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'interdiction du transport d'armes vers Israël via l'espace aérien national" (56007831C)

34.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, uw collega van Buitenlandse Zaken deelde mee dat u begin augustus een ontwerp van koninklijk besluit ter advies zou hebben voorgelegd aan de Raad van State. Het doel van dat koninklijk besluit is het nationale luchtruim te verbieden voor het vervoer van wapens en militair materieel vanuit België naar Israël en de Palestijnse gebieden. Met strikte inachtneming van de federale bevoegdheden zou u dus ook het doorkruisen van ons luchtruim en, a fortiori, elke doorvoer kunnen verbieden.

De Raad van State raadde u, volgens minister Prévot, aan artikel 2 te schrappen. Wat stond er in dat artikel 2? Hoe ver staat het met dat koninklijk besluit? Op welke wet of wetten is het koninklijk besluit gebaseerd? Hoe zult u controleren of wapens of militair materieel aan boord zijn van vliegtuigen die opstijgen vanuit België en vliegtuigen die het Belgische luchtruim doorkruisen? Welke dienst of diensten zijn verantwoordelijk voor de controles? Zal dat extra werklast met zich meebrengen en, zo ja, wordt er dan in extra middelen en personeel voorzien?

34.02 Minister Jean-Luc Crucke: In artikel 2 van het ontwerp van koninklijk besluit dat u aanhaalde, was hoofdzakelijk een verbod opgenomen op het gebruik van het nationale luchtruim voor vervoer van wapens en/of militair materieel van België naar Israël of naar het Palestijnse grondgebied dat de militaire capaciteit van de aanwezige strijdkrachten zou versterken, ook wanneer een vergunning wordt ingeroepen die vóór de inwerkingtreding van dat besluit was verkregen.

Om de coördinatie tussen gewestelijke en federale bevoegdheden te waarborgen, stelt de Raad van State voor om een samenwerkingsakkoord te sluiten. Het koninklijk besluit, dat aan de gewesten werd medegedeeld, wordt vandaag besproken naar aanleiding van een interfederale vergadering die door de minister van Buitenlandse Zaken werd samengeroepen. De door de Raad van State voorgestelde samenwerkingsovereenkomst zal eveneens aan de orde komen.

Er bestaan talrijke juridische rechtvaardigingen voor het ontwerp van koninklijk besluit, waaronder recente jurisprudentie van het Internationaal Gerechtshof, het internationaal recht, het Verdrag van Chicago, en de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart. Daarbij geldt dat de bevoegdheid om de luchtvaart te regelen, steeds onder de residuaire bevoegdheden van de federale Staat valt, zoals bepaald in artikel 35 van de Grondwet.

De Raad van State heeft bovendien verduidelijkt dat het ontwerpbesluit dat betrekking heeft op vervoer overeenkomstig de associatieprocedure waarin die bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende de institutionele hervorming voorziet, aan de gewesten moet worden voorgelegd. Onverminderd de controlebevoegdheden die de gewesten uitoefenen om de concrete toepassing van de hen ter zake toegekende bevoegdheden te waarborgen, maken de artikelen 38 en volgende van de wet van 27 juni 1937 het mogelijk dat de Algemene Directie Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer controles uitvoert van vracht in vliegtuigen die vertrekken vanaf het Belgisch grondgebied. Die controles moeten uiteraard verband houden met de federale bevoegdheden ter zake.

De controle van vliegtuigen die over het Belgische grondgebied vliegen, is om praktische redenen veel moeilijker uit te voeren. In principe onderwerpt artikel 35 van het Verdrag van Chicago echte oorlogsmaterialen en oorlogsmunitie aan een vergunning binnen of boven het grondgebied van de Staat aan boord van de vliegtuigen. Een soortgelijke bepaling is opgenomen in Verordening 965/2012 van de Europese Commissie van 5 oktober 2012.

Voor elke vlucht bestaan er *air way bills* en een cargomanifest met betrekking tot de vervoerde vracht, net zoals er een passagierslijst bestaat.

In principe kan het DGLV die documenten opvragen voor een specifieke vlucht waarvan geweten is dat ze ons land overvliegt. Door het grote aantal overvluchten en de betrokken luchtvaartmaatschappijen is het in de praktijk echter niet haalbaar om die documenten systematisch op te vragen en te analyseren met de beschikbare middelen van het DGLV.

Ik betwijfel enerzijds of dat zinvol is, aangezien de documenten vaak weinig gedetailleerd zijn en fouten of zelfs bedrog niet kunnen worden uitgesloten. De vraag rijst anderzijds op welke manier een en ander zou kunnen worden gecontroleerd en gehandhaafd.

Zoals u begrijpt, is het DGLV een van de directies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verantwoordelijk voor de controles die kunnen worden uitgevoerd om de naleving van de federale bevoegdheden ter zake te waarborgen. Afhankelijk van de gekozen aanpak en de inhoud van de te nemen maatregelen is het mogelijk dat de uitvoering van het verbod op wapentransport, waarover we het hebben, extra werk met zich brengt voor het DGLV, waardoor extra personeel moet worden aangeworven. Ik kan u daarover meer informatie geven op het einde van 2025, wanneer de werkzaamheden zijn afgerond.

34.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb lang genoeg alles rond wapenexport en wapendoorvoer opgevolgd in het Vlaams Parlement om te weten dat het geen schande is om te zeggen dat ik uw antwoord nog even zal bestuderen, zodra het helemaal op papier staat. Het is een bijzonder complexe materie.

Ik begrijp dat het uiteraard veel moeilijker is om controles uit te voeren op een overvliegend vliegtuig, dan wanneer het vliegtuig landt. Maar zelfs wanneer een vliegtuig hier landt, om vervolgens door te vliegen – dus bij doorvoer – is het problematisch. Het Vlaams Vredesinstituut heeft niet voor niets het rapport *Onder de Radar* geschreven. Die doorvoer stijgt alleen maar, terwijl de controle erop afneemt. We weten dus hoe langer hoe minder welke problematische ladingen, zoals wapens, worden doorgevoerd.

Dat neemt niet weg dat we daarop streng moeten blijven toezien. Anderhalf jaar geleden trokken de vakbondsvertegenwoordigers op de luchthaven van Bierset zelf aan de alarmbel. Zij zeiden toen dat ze geen wapens naar Israël meer zouden overladen. Om hen te beschermen en om die beslissing uit hun handen weg te nemen, moet de overheid ervoor zorgen dat de doorvoer, zeker naar Israël momenteel, grondig gecontroleerd wordt.

Kan ik, zodra ik het grondig bestudeerd heb, de ontwerpen van koninklijke besluiten via uw kabinet opvragen om verder te analyseren? Eerst zal ik evenwel, zoals gezegd, uw antwoord nog eens in detail bekijken.

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

35 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het aantal boetes in 2024" (56007871C)

35 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre d'amendes infligées en 2024" (56007871C)

35.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in 2024 registreerde de federale politie 7,6 miljoen snelheidsovertredingen, een stijging van 13 % ten opzichte van 2023. Dat vormt een nieuw record. Van die overtredingen betrof de grote hoop, drie vierde, kleine inbreuken van maximaal 10 kilometer per uur boven de toegestane snelheid na correctie, wat overeenkomt met 5,7 miljoen boetes.

Het hoger aantal boetes zou vooral te wijten aan meer trajectcontroles. In het verleden schakelden verschillende parketten bepaalde trajectcontroles uit vanwege verwerkingsachterstanden. Ook hanteerden zij beperkende maatregelen zoals het uitdelen van boetes gedurende slechts de eerste twee weken van de maand, of het hanteren van hogere drempelwaardes in bepaalde zones.

Door de automatisering van het boeteverwerkingssysteem zijn die tolerantie maatregelen grotendeels weggevallen. Daarnaast heeft Wallonië het aantal trajectcontroles uitgebreid.

Vorig jaar bleek uit de boetecijfers ook dat het aantal boetes wegens alcoholintoxicatie gelijk bleef, maar dat het aantal wegens drugs steeg. Dat krijgen we ook in elke hoorzitting te horen. Dat probleem is fors aan het groeien. Dit jaar zijn de cijfers nog niet beschikbaar.

Mijnheer de minister, het uiteindelijke doel is een afname van het aantal boetes doordat snel rijden bemoeilijkt wordt. Op welke manier wilt u daarvoor zorgen? Overlegt u ter zake met de wegbeheerders, namelijk de gewesten en de gemeentes? Uiteraard moet ook gekeken worden naar de snelwegen, waarvoor u zelf bevoegd bent.

Kunt u ook een inkijk geven in de boetecijfers van het afgelopen jaar inzake rijden onder invloed?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, ik deel de mening dat boetes geen doel op zich zijn. Snelheidsboetes vormen echter een noodzakelijk kwaad dat deel uitmaakt van een veel breder arsenaal, onder meer de aanpassing van de infrastructuur, wegprofielen en verkeersdrempels, voertuigtechnologie, waarbij nieuwe voertuigen moeten worden uitgerust met een intelligent snelheidsaanpassingssysteem (ISA), maar ook sensibilisering.

Er is geen wondermiddel. De recentste gedragsmeting van Vias Institute wijst op een daling van de snelheid in zones 30 en op wegen met een toegelaten snelheid van 70 kilometer per uur. Dat toont aan dat het gecombineerde beleid dat we voeren, geleidelijk aan effect sorteert.

Het is mijn bedoeling om te blijven samenwerken met mijn regionale collega's, die daarvoor eveneens bevoegd zijn, zodat zij op hun beurt de sensibiliseringsinspanningen voortzetten. Het snelheidsbeleid op de wegen buiten de autosnelweg valt onder de bevoegdheden van de gewesten. Voor de wegeninfrastructuur zijn de gewesten en gemeenten verantwoordelijk, elk voor de door hen beheerde wegen.

Inzake rijden onder invloed van alcohol in 2024 blijkt dat bij 46.772 van de door de politie uitgevoerde controles de bestuurder te veel had gedronken. Voor drugs werden 13.189 inbreuken vastgesteld. U kunt ervan verzekerd zijn dat ik op de aanpak daarvan zal blijven inzetten.

35.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

We willen dat er zo weinig mogelijk overtredingen zijn. We willen meer controles, maar het aantal boetes stijgt zodra er meer gecontroleerd wordt. Dat levert tegenstrijdige cijfers op, daarvan ben ik mij bewust. We moeten er natuurlijk vooral naar streven de verkeersveiligheid te verhogen; dat is het einddoel. We zullen dat verder op die manier blijven opvolgen.

Sta me toe om nog even terug te komen op het debat over het overslaan van treinhalttes bij vertragingen, met onder andere mijn vraag nr. 56007725. Ik heb begrepen dat er antwoorden zouden zijn verstuurd, maar ik heb die niet ontvangen. Ik heb ondertussen mijn volledige mailbox doorgenomen. Als die antwoorden effectief van bij u zijn vertrokken, dan wil ik mij alvast excuseren voor mijn uithaal. U begrijpt wel dat het voor mij zeer frustrerend is om op deze manier te moeten werken.

Mijnheer de voorzitter, misschien moeten we toch eens nagaan wat er misloopt bij de schriftelijke vragen. De minister stelt immers dat zijn kabinet een antwoord heeft verstrekt, maar ik heb dat niet ontvangen. De heer Van Quickenborne maakte vandaag melding van hetzelfde probleem. Ik weet niet meteen hoe we dat kunnen aanpakken. Het bemoeilijkt de werking en kan zelfs onnodig conflicten veroorzaken.

De **voorzitter**: Misschien kan uw fractieleider dat in de Conferentie van voorzitters aanpakken, indien het een algemeen probleem is. De werking van de diensten van de Kamer of de onderlinge contacten tussen het kabinet en de diensten van de Kamer vallen buiten mijn bevoegdheid.

35.04 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Ik zal het laten navragen.

35.05 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Aerts, ik vind uw voorstel redelijk, aangezien ik hetzelfde probleem heb ervaren met mevrouw Cuylaerts. Ik weet niet wie verantwoordelijk is of waar het probleem precies ligt. Indien de diensten of mijn medewerkers hun werk hebben gedaan,

kan ik niet laten zeggen dat dat niet het geval was. Voor mij is de kwestie daarmee in principe afgehandeld.

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

[36] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De studie van de NMBS over het installeren van toegangspoortjes" (56007894C)

[36] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude de la SNCB sur l'installation de portiques d'entrée" (56007894C)

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

De NMBS liet een studie uitvoeren over het mogelijk installeren van toegangspoortjes in haar stations. Het resultaat van deze studie was negatief.

In het antwoord dat ik ontving op mijn schriftelijke vraag nr. 293 werd aangegeven dat de NMBS zich niet verplicht voelde de inhoud van deze studie publiek te delen. Mijn vraag voor inzage werd niet ingewilligd omwille van het 'confidentieel karakter' van de studie waarbij men verwees naar afspraken ter zake in de beheersovereenkomst die met de federale overheid werd afgesloten.

Kan de minister de concrete bepalingen duiden waarop de weigering tot inzage van deze studie gebaseerd is?

Kan de minister toelichten welk het 'confidentieel' element is van deze studie? Kan de minister daarbij ook duidelijk en ondubbelzinnig de reikwijdte van het begrip confidentieel duiden?

Vind de minister het een goede zaak voor de werking van het parlement dat geweigerd wordt de inhoud van deze studie vrij te geven?

Zal de minister hierover in gesprek gaan met de NMBS-directie?

Welke andere maatregelen zal de minister nemen om het gebrek aan transparantie bij de NMBS aan te pakken?

[36.02] Minister Jean-Luc Crucke: De NMBS informeert mij dat zij het project voor de installatie van toegangspoortjes in Belgische stations heeft bestudeerd. Het doel is de fraude te verminderen die gepaard gaat met het instappen in een trein zonder geldig vervoersbewijs.

De concrete businesscase die de NMBS heeft onderzocht behelst de installatie van toegangspoortjes en de mogelijke impact daarvan en bevat vertrouwelijke gegevens, bijvoorbeeld financiële gegevens of gegevens over commerciële activiteiten op de concurrentiële markt, zoals concessies in de stations. Daarom acht de NMBS het niet opportuun om die studie publiek te maken. Dat neemt niet weg dat de belangrijkste en uitgebreide conclusies zeer transparant met u en andere parlementsleden zijn gedeeld. Ik kom hierop terug en zal nog bijkomende elementen toevoegen, die ik ook verder zal bespreken in mijn reguliere overleg met de NMBS.

Ik wens eerst te benadrukken dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen twee verschillende voorzieningen: poortjes die zowel bij de ingang als bij de uitgang een slagboom en een individuele doorgang hebben en valideringstoestellen die zorgen dat een vervoersticket gevalideerd wordt zonder de reizigersstroom te hinderen.

Wat de poortjes betreft, heeft de NMBS een grondige studie uitgevoerd door het station Brussel-Zuid als concreet geval te nemen en de resultaten te extrapoleren naar een scenario dat 12 grote Belgische stations dekt: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Centraal, Leuven, Namen, Ottignies, Luik, Charleroi en Bergen, evenals verschillende naburige stations.

De studie heeft aangetoond dat de installatie van poortjes steunt op een negatieve businesscase, met een verlieslatende return on investment, zelfs in de meest optimistische scenario's. De installatie zou immers tot zeer hoge kosten leiden, niet enkel voor de initiële installatie, maar ook voor onderhoud,

herstellingen, veiligheid en waardevermindering van de handelsconcessies.

De aanpassing zal complex zijn: de architecturale verscheidenheid van de stations, waarvan sommige geklasseerd zijn, grote werkzaamheden zoals de verplaatsing van loketten en de reorganisatie van de stroom, toegangsvereisten voor PMB en stedenbouwkundige vereisten, zoals bij het station Brussel-Zuid en het Fonsnygebouw, dat open moet blijven tussen de twee wijken, een negatieve sociale en commerciële impact door de daling van de reizigersstromen in de commerciële zones, waardeverminderingen van de concessies, logistieke hinder voor de handelszaken en verlies van aantrekkelijkheid van stations als leef- en doorgangsruimtes.

Rekening houdend met die elementen heeft de NMBS momenteel niet voor deze optie gekozen. Een dergelijke installatie is alleen haalbaar met aanzienlijke financiële steun van de Staat. Dat doet de vraag rijzen of zo de overheidsmiddelen, die al onder strenge begrotingsbeperkingen vallen, het meest efficiënt worden aangewend.

Samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en de NMBS zal worden onderzocht of het zinvol is om veiligheidspoortjes in bepaalde stations te installeren. Op dit moment zijn we echter van mening dat de prioriteit moet gaan naar de installatie van valideringstoestellen, met name in grote stedelijke stations waar validering voor het instappen verplicht is, in een systeem dat daadwerkelijk interoperabel is tussen de vier openbaarvervoerbedrijven, zodat opportunistische fraude kan worden tegengegaan, de reizigersstromen objectief kunnen worden vastgesteld en de inkomsten correct verdeeld worden bij intermodale tarieven, terwijl het systeem veel goedkoper en minder ingrijpend is, zonder de andere functies van de stations, winkels en verbindingen tussen wijken aan te tasten.

36.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u antwoordde zoals ik grotendeels had verwacht. Over de eventuele installatie van toegangspoortjes werd een studie uitgevoerd. Ik had graag de studie zelf gelezen, maar ik krijg ze niet te zien.

De NMBS heeft wel de moeite gedaan om in antwoord op een schriftelijke vraag een aantal elementen toe te lichten. Net die elementen roepen bij mij vragen op. Los van de algemene context, gaat het om politieke keuzes die worden gemaakt.

Men kan zeggen dat het een negatieve businesscase is. Ik had het daarnet over Schaarbeek-Vorming. Daaraan wordt een paar miljoen besteed, ondanks een negatieve businesscase. Daar rijdt geen enkele trein. We hebben het soms over wifi op te trein. Dat is te duur. Toegangspoortjes zijn te duur. Er werd echter wel een station van bijna een half miljard euro gebouwd in Bergen; dat kon blijkbaar wel. Niemand lijkt verantwoordelijk te zijn.

Wat is inzake de toegangspoortjes precies inhoudelijk onderzocht? Voor een aantal van de aangegeven elementen kan ik best begrip opbrengen. Wat is bijvoorbeeld de impact op het vlak van veiligheid?

Bij andere vragen horen we dat er vaak discussies ontstaan over het al dan niet hebben van een geldig vervoersbewijs. Welnu, dat kan via een valideringstoestel worden gecontroleerd. In een ideale wereld zijn de toegang en de validering gecombineerd. Ik begrijp dat dat misschien niet overal mogelijk is, aangezien elk station een andere ruimtelijke situatie kent. Dat zijn keuzes die men maakt. Wat is de impact daarvan op de veiligheid en op personeelsuitval bij treinbegeleiders die bij een incident betrokken zijn? De kwestie gaat heel breed. Daarom wil ik graag weten hoeveel dat allemaal kost, wat er onderzocht is en hoe ver men daarin is gegaan. Om die reden vraag ik naar de studie.

Ik ben blij met wat de NMBS laat weten, maar ik wil eigenlijk veel meer weten. Dat lukt echter niet, aangezien dat als confidentieel wordt aangemerkt en dat betreurt ik. In andere landen zie ik dat toegangspoortjes in treinstations zijn geïnstalleerd. In eigen land zijn bij de metro toegangspoortjes ingevoerd, te openen met een toegangsbewijs. Het antwoord van een negatieve businesscase is best wel een valabel argument, maar het is in mijn ogen niet absoluut of zalmakend om toegangspoortjes daarmee af te voeren. Daarom is dat antwoord voor mij onvoldoende. Mijn frustratie is dat ik daarop alweer geen volledig zicht krijg.

Uw overweging om eventueel toch met uw collega van Binnenlandse Zaken te onderzoeken of toegangspoortjes in bepaalde stations mogelijk zijn, stemt me hoopvol. Dat zou al een belangrijke stap kunnen zijn, al dan niet gecombineerd met een ticketvalidering. Ik wil u aanmoedigen om dat verder te

bekijken en u bedanken voor uw bereidheid om dat te doen. Ik vind dat een ontzettend belangrijke stap, zowel commercieel als op het vlak van veiligheid voor de reizigers en het personeel. Daarom vraag ik om dat verder te bekijken. Het zal er niet van vandaag op morgen zijn; het vraagt veel werk. In mijn ogen mag dat niet worden afgedaan met één studie waarvan we niet weten wat precies werd onderzocht, alleen omdat het een negatieve businesscase betreft. Het mag daar echt niet bij eindigen. Ik reken op u om het werk verder te zetten.

36.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik dank u voor uw opmerking.

Ik ben altijd van mening geweest dat parlementen en volksvertegenwoordigers net zoals de minister de documenten van een openbare instelling moeten kunnen raadplegen. Ik wil u dan ook het hiernavolgende voorstel doen.

Stuurt u mij daarover een brief en misschien kunnen we met de NMBS een oplossing vinden om u dat verslag of die studie achter gesloten deuren te laten bekijken. Ik begrijp dat het belangrijke commerciële elementen bevat, maar de parlementsleden hebben mijns inziens het recht om documenten in te kijken. Indien u mij in uw hoedanigheid van voorzitter over dat document of over een ander rapport aanschrijft, zal ik zeker de bemiddeling verzorgen bij de NMBS.

36.05 **Frank Troosters** (VB): Ik waardeer dat initiatief enorm en zal daar zeker aan tegemoetkomen. Ik herhaal dat ik de vraag niet zomaar stel. We willen namelijk echt werk maken van een oplossing voor een problematiek waarmee we al jaren kampen. Het is immers onze rol als parlementsleden om te zoeken naar oplossingen om de hele samenleving, in dit geval het spoor, de veiligheid en de commerciële belangen, op een goede manier te dienen. Dat is deels onze taak hier. We moeten ons daarin verdiepen en kijken wat mogelijk is.

Als blijkt dat een en ander niet kan, moeten we ons daarbij neerleggen. Het antwoord dat we hebben gekregen, is echter behoorlijk frustrerend. Ik zou het dan ook enorm waarderen, mochten wij een en ander kunnen bekijken, zelfs al is het achter gesloten deuren.

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

De **voorzitter**: We zijn aan het einde van deze vergadering gekomen. Conform artikel 127.10 van het Reglement worden de vragen nrs. 56007478C van de heer Cornillie en 56007510C en 56007511C van mevrouw De Knop vervallen verklaard.

Ik wens de minister en zijn medewerkster te bedanken voor hun aanwezigheid en hun positieve insteek. Ik dank de parlementsleden voor hun inbreng. Verder dank ik het secretariaat voor de ondersteuning, de diensten van de Kamer en in het bijzonder ook de tolken, voor wie het soms vrij snel ging, zoals ik heb begrepen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.24 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 24.*