

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 22 OKTOBER 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 OCTOBRE 2025

Après-midi

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

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

[01] Actualiteitsdebat over het gemengd rapport over de NMBS en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aan de NMBS uitgekeerde bonus voor de behaalde doelstellingen in 2024" (56008292C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het openbaredienstcontract en financiële bonussen voor de NMBS" (56008302C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd rapport over de NMBS" (56008309C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd beeld dat geschetst wordt in het rapport over de NMBS" (56008325C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bonus voor de NMBS" (56008345C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De doelstellingen van de NMBS voor 2024" (56008384C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanbevelingen uit het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56008811C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De financiële bonus voor de NMBS op basis van het jaarlijkse prestatierapport" (56008853C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en Infrabel" (56009039C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en de toegekende bonus" (56009608C)

[01] Débat d'actualité sur le rapport mitigé sur la SNCB et questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB pour les objectifs atteints en 2024" (56008292C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat de service public et des bonus financiers pour la SNCB" (56008302C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan mitigé de la SNCB dans un rapport récent du SPF Mobilité" (56008309C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan en demi-teinte dressé dans le rapport concernant la SNCB" (56008325C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB" (56008345C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les objectifs 2024 de la SNCB" (56008384C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les recommandations formulées dans le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56008811C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus financier octroyé à la SNCB sur la base du rapport de performance annuel" (56008853C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les prestations de la SNCB et d'Infrabel" (56009039C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les performances de la SNCB et le bonus octroyé" (56009608C)

[01.01] Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, de FOD Mobiliteit maakte op 23 september bekend dat de NMBS een bonus ontvangt van 417.000 euro voor haar prestaties in 2024. Volgens het prestatierapport behaalde de NMBS voor 3 van de 12 indicatoren een score boven de verwachtingen, met name voor reizigersinformatie bij verstoord treinverkeer, voor energieverbruik van de elektrische treinen en voor CO₂-uitstoot. Voor 7 indicatoren, waaronder stiptheid en klantentevredenheid, bleef de NMBS binnen de drempelwaarden. Voor 2 indicatoren scoorde de NMBS onder de norm: de beschikbaarheid van het rollend materieel en het aantal reizigerskilometers.

Mijnheer de minister, sta me toe te zeggen dat we vinden dat deze resultaten niet helemaal overeenstemmen met het gevoel dat klanten hebben. Helemaal niet, eigenlijk. Wat ons betreft, is er dan ook weinig reden tot euforie. Ook volgens de belangenorganisatie TreinTramBus blijft 1 op de 10 treinen meer dan 6 minuten te laat en worden maandelijks duizenden ritten geschrapt en haltes overgeslagen, problemen die niet in de huidige prestatie-indicatoren vervat zitten.

Ook Ombudsrail wijst erop dat het aantal klachten over afgeschafte treinen en ontbrekende communicatie structureel hoog blijft, terwijl deze elementen geen enkele rol spelen in het bonussysteem. Ik wil even in herinnering brengen dat Ombudsrail er ons op gewezen heeft dat er in totaal 2.334 klachten bij Ombudsrail zijn gemeld en dat er een stijging is met 56 % van het aantal binnenlandse klachten.

Zo lijkt het erop dat het bonussysteem vooral interne efficiëntieparameters evalueert, maar niet de reële ervaring van de reizigers weergeeft. Voor een openbaar bedrijf dat jaarlijks miljarden aan publieke middelen ontvangt, lijkt ons dat moeilijk te verantwoorden. Het openbaredienstcontract voorziet in een *midterm review* in 2028, waarbij de prestatie-indicatoren en de bonus-malusregeling herzien kunnen worden. Die oefening lijkt ons dan ook het moment om het systeem realistischer en meer reizigersgericht te maken. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Op welke manier zult u reizigers en Ombudsrail betrekken bij de voorbereiding van de *midterm review*?

Bent u van plan bijkomende prestatie-indicatoren toe te voegen tijdens de *midterm review*, waarvan de reizigers hebben aangegeven dat ze belangrijk zijn, zoals het aantal afgeschafte treinen en haltes die overgeslagen worden?

Bent u van plan ook prestatie-indicatoren te schrappen tijdens de *midterm review*? Zo ja, welke en waarom?

Bent u van plan de ambitie voor bepaalde prestatie-indicatoren aan te scherpen, bijvoorbeeld de stiptheid?

Overweegt u, ten slotte, om de bonus-malusbedragen te verhogen, zodat de financiële prikkels meer gewicht krijgen?

Ik heb nog een bijkomende vraag, nadat ik het rapport heb mogen ontvangen en de indicatoren heb kunnen inkijken. Wie bepaalt de klantentevredenheid? Wie bepaalt de andere KPI's? Wie doet daarop de kwaliteitscontrole?

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben vandaag een heel uitgebreide agenda. U weet dat ik altijd probeer heel soepel om te gaan met de spreektijd, zeker wanneer de minister antwoordt. Dat is goed. Parlementsleden stellen immers vragen om antwoorden te krijgen. Soms is het voor de minister moeilijk die antwoorden binnen de voorziene tijdsspanne te formuleren en dan laat ik meestal enige marge.

Iedereen wint bij een goed geïnformeerd debat, maar ik wil vandaag toch aandringen op tijdsdiscipline. Ik zal niet op de seconde afduwen, maar ik vraag wel om zowel de vragen als de replieken zoveel mogelijk binnen de voorziene tijd te houden, want de agenda is enorm lang.

Daarop wou ik nog even aandringen.

01.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik ben het helemaal eens met uw opmerking.

De context is al geschetst. Onlangs is een nieuw rapport gepubliceerd door de FOD Mobiliteit. Daaruit blijken enige positieve evoluties die hebben geleid tot een bonus van 417.000 euro, zijnde bijna een half miljoen euro. Dat is niet onaanzienlijk en dat kwam omdat op een aantal punten beter werd gescoord dan verwacht. Mevrouw De Knop gaf al aan dat onder meer de reizigersinformatie en de CO₂-uitstoot zijn verbeterd.

Mijnheer de minister, tegelijkertijd voelt iedereen aan dat de essentie, namelijk de stiptheid en de betrouwbaarheid van de trein, nog steeds een werkpunt blijft. Dat weet u ook. In dat opzicht heb ik

enkele concrete vragen voor u.

Hoe beoordeelt u de resultaten van het rapport in verhouding tot de doelstellingen van het openbaredienstcontract?

Hoe zult u erop toezien dat de NMBS de nodige inspanningen levert om stap voor stap alle doelstellingen te halen, ook die doelstellingen die vandaag nog niet worden gehaald, in het bijzonder wat betreft stiptheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel?

Welke concrete opvolging voorziet u om ervoor te zorgen dat de NMBS niet alleen verbeterplannen opstelt, maar ze ook daadwerkelijk uitvoert en rapporteert?

Ten slotte, hoe ziet u het traject voor de komende jaren? Wat zijn voor u de belangrijkste prioriteiten om de dienstverlening voor de reiziger merkbaar te verbeteren?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de twee vorige sprekers hebben het probleem zeer goed geschetst. Ik wil even stilstaan bij de reiziger. Voor die reiziger, die in de kou blijft staan, is het telkens een slag in het gezicht. Het is moeilijk te begrijpen dat de NMBS dan nog een bonus krijgt.

Mijnheer de minister, hoe legt u aan de reizigers uit dat de NMBS voor 2024 een bonus krijgt, terwijl de stiptheid en de betrouwbaarheid precies de belangrijkste aspecten zijn voor de reizigers, maar uiteindelijk niet worden gehaald?

Welke concrete maatregelen zult u samen met de NMBS nemen om de stiptheid en de betrouwbaarheid in de toekomst te verbeteren?

Ten slotte moet de NMBS in 2025 een remediëringsplan opstellen voor twee prestatie-indicatoren, namelijk de treinkilometers en het percentage onbeschikbaarheid van het rollend materieel voor de planning van het referentieaanbod. De plannen werden midden augustus overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de belangrijkste maatregelen die in dat plan zijn opgenomen en aangeven tegen wanneer ze concreet zullen worden uitgerold?

01.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal de problematiek niet opnieuw schetsen, want die is al voldoende toegelicht. Ik kom meteen tot mijn vragen.

Hoe evalueert u de resultaten van de NMBS zoals die zijn weergegeven in het prestatierapport? Stemmen die resultaten van de prestatiedialoog volgens u overeen met de perceptie en de ervaring die bij het publiek van de treinreizigers leven over de prestaties en de dienstverlening van de NMBS?

Het prestatierapport vermeldt dat de NMBS goed scoort inzake communicatie bij verstoringen van de dienstverlening. Deelt u die vaststelling, gelet op de recente vragen en besprekingen in deze commissie over de communicatieproblemen bij de NMBS?

Hoe beoordeelt u het bonus-malussysteem zoals dat is opgenomen in de beheersovereenkomst tussen de federale overheid en de spoorbedrijven? Hoe beoordeelt u het feit dat de NMBS een bonus ontvangt, terwijl indicatoren die rechtstreeks van belang zijn voor de treinreizigers, zoals stiptheid, vertragingen en het aantal afgeschafte treinen, structureel slecht scoren?

Welke maatregelen zult u nemen om die prestaties te verbeteren en wat is de stand van zaken met betrekking tot de verplichte remediëringsplannen die de NMBS moet opstellen?

01.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, la SNCB nous informe dans un récent communiqué qu'elle recevra un bonus financier de 417 000 euros pour les objectifs atteints en 2024. Toujours selon l'entreprise publique, ces moyens supplémentaires seront entièrement investis dans des projets visant à améliorer le bien-être au travail. Des investissements que nous ne pouvons évidemment que soutenir.

Le 17 octobre dernier, vous déclariez à la presse que la SNCB devrait également faire des efforts dans

le cadre des discussions budgétaires. Allez-vous faire de nouvelles économies dans le rail? Si oui, où? Quelles pistes sont sur la table?

Pouvez-vous garantir que le bonus sera bien octroyé à la SNCB et qu'il servira bien à améliorer le bien-être des travailleurs? Pouvez-vous nous confirmer que ce budget servira véritablement au bien-être des cheminots et non – comme le fait Infrabel par exemple, selon des retours du terrain – à inviter le top 200 du management en VIP au concert de Lady Gaga?

Malgré ce bonus, la SNCB fait encore face à de nombreux défis, en particulier l'indisponibilité du matériel roulant et le nombre de voyageurs-kilomètre. Que mettez-vous en place pour améliorer ces indicateurs? Ne pensez-vous pas qu'une amélioration de ceux-ci ne peut se faire que par des investissements et non des économies?

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

01.06 Dimitri Legasse (PS): Je ne vais pas répéter ce qui a été dit concernant ces 417 000 euros, sauf peut-être qu'il est heureux que cette évaluation ne soit pas le fait des cheminots ou des navetteurs, car je ne suis pas sûr que le résultat eût été identique. Cependant, nous devons nous réjouir de cette manne importante, d'autant qu'elle servira intégralement à améliorer le bien-être dans l'entreprise.

Dans ce contexte, je souhaiterais connaître votre position, monsieur le ministre, sur les questions suivantes. Quelles priorités allez-vous fixer en collaboration avec la SNCB pour remédier aux performances insuffisantes existant encore, notamment concernant l'indisponibilité du matériel roulant et la fréquentation des trains? Comment comptez-vous l'accompagner dans l'optimisation de ces indicateurs afin de mieux répondre aux objectifs du contrat de service public tout en assurant la qualité du service aux voyageurs?

Par ailleurs, quelles mesures seront mises en place pour garantir que les ressources du bonus soient utilisées efficacement au profit du personnel et contribuent réellement à l'amélioration du bien-être au travail?

Enfin, le gouvernement envisage-t-il de soutenir la SNCB dans la réalisation de ses objectifs à long terme, notamment ceux liés à la croissance du nombre de voyageurs et à la durabilité environnementale, dans le contexte budgétaire que nous connaissons et pour lequel nous attendons toujours une déclaration?

01.07 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op basis van het op 23 september 2025 gepubliceerde *Rapport prestatiedialogen 2025 – resultaten 2024* blijkt dat de algemene beoordeling van Infrabel gemengd blijft. Ik erken dat Infrabel op verschillende vlakken vooruitgang boekt, maar wijs ook op blijvende structurele uitdagingen.

Infrabel heeft in 2024 opnieuw een groot deel van zijn prestatie-indicatoren gehaald, vooral wat betreft veiligheid, investeringsuitvoering en milieuprestaties. Het aantal ernstige ongevallen bleef uiterst laag en de CO₂-uitstoot ligt al onder de doelstelling voor 2027. Infrabel haalde op die manier de bonusdrempel voor 8 van de 15 contractueel vastgelegde prestatie-indicatoren, onder andere klantentevredenheid, veiligheid en CO₂-footprint. Dat resulteert in een bonus van 1,6 miljoen euro.

Het is inderdaad zo dat de NMBS, op basis van haar resultaat in 2024, een bonus zal ontvangen van 417.000 euro. De berekening hiervan gebeurt op basis van het al dan niet bereiken van een in het openbaredienstcontract vooraf vastgelegde bonusdrempel voor de prestatie-indicatoren die vallen onder het bonus-malussysteem.

Les critères et les quotas pour le bonus ou malus lié à la performance de la SNCB ont été fixés dans le contrat de service public entré en vigueur en 2023. Ce contrat prévoit un système de 12 indicateurs de performance avec, pour chaque indicateur, des valeurs minimales, des objectifs, des valeurs de progression et des valeurs de bonus. Il s'agit notamment de la ponctualité, des passagers-kilomètre, de la disponibilité du matériel roulant, de l'information aux voyageurs, de la satisfaction des clients et du développement durable.

Il est exact que, sur la base des résultats de l'année 2024, la SNCB n'a atteint l'objectif fixé que pour

cinq des 12 indicateurs de performance, n'a atteint la valeur de bonus que pour trois indicateurs et a été en dessous du seuil de malus pour deux indicateurs. C'est précisément pour cette raison que le bonus ne correspond pas au maximum théorique de 5 millions d'euros, mais seulement à 417 000 euros, soit moins de 10 %.

Le bonus maximal n'est versé qu'en cas de performance exceptionnelle, c'est-à-dire si le seuil de bonus est atteint pour les 12 indicateurs de performance. Le mécanisme de bonus-malus n'est pas conçu comme une récompense automatique mais doit être considéré comme une incitation à l'amélioration continue. Ainsi, de bonnes performances en matière de satisfaction des clients – 7,1 sur 10 –, d'information aux voyageurs – 97,9 – et de réduction des émissions de CO₂ – moins 32 % – ont permis d'obtenir un bonus. Bien entendu, cela ne change rien au fait qu'il s'agit de domaines d'amélioration prioritaires. La prime ne doit pas être interprétée comme une récompense pour tout mais comme faisant partie d'un système convenu, établi contractuellement pour évaluer les performances dans tous les domaines.

Tegelijkertijd zijn er ook een aantal knelpunten. Het aantal passagierskilometers ligt onder de doelstelling en levert een malus op, wat de ambitie Horizon 2032 in gevaar brengt. Ook de beschikbaarheid van het rollend materieel vormt een probleem. In 2024 was bijna 24 % niet inzetbaar. Dat ondermijnt de stiptheid en de betrouwbaarheid.

Er is dus een duidelijke vooruitgang op het vlak van duurzaamheid, klantgerichtheid en reizigersgroei, maar het structurele probleem inzake capaciteit, stiptheid en beschikbaarheid van het materieel blijft een risico om de langetermijndoelstellingen van het openbaredienstcontract 2023-2032 te behalen.

De prestatie-indicator met betrekking tot de informatie in een verstoorde situatie wordt gemeten zoals beschreven in het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de Belgische Staat. In eerste instantie moet deze informatie de volgende elementen bevatten: de oorzaak – wat er is gebeurd –, de locatie – waar het incident zich heeft voorgedaan – en de gevolgen van het incident. Nadien wordt deze informatie aangevuld met prognoses – de verwachte duur van het incident – en met een reisadvies waarin het mogelijke alternatief voor de reiziger wordt aangegeven. Wanneer al deze elementen aanwezig waren in de communicatie, werd de informatie als correct beschouwd.

Een volgende stap is uiteraard na te gaan of de verstrekte informatie juist was en of de prognoses van voldoende kwaliteit waren. Dat aspect wordt momenteel nog niet meegenomen in de berekening van deze indicator.

Voor de indicatoren passagierskilometers en beschikbaarheid van het rollend materieel stelde de NMBS in de zomer van 2025 al remediëringsplannen op. Die worden opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het remediëringsplan *Beschikbaarheid van het rollend materieel* bevat verschillende acties die effect zullen hebben op twee domeinen: het verbeteren van de quota en het verminderen van de reserve.

Verschiedende actieprojecten moeten de algemene betrouwbaarheid van het rollend materieel verbeteren. Het gaat daarbij om het wegwerken van de achterstand bij aanwervingen in de werkplaatsen, de implementatie van het plan *Absenteïsme* in de werkplaatsen, de invoering van aangepaste werkweken en shiftwerk en het opstellen van een betere materieelplanning. Het remediëringsplan *Passagierskilometers* focust op vier pijlers om de achterstand in het aantal passagierskilometers weg te werken: het inzetten van meer treinen, de invoering van een nieuw tariefgamma, marketinginspanningen op het vlak van vrijetijdsverkeer en woon-werkverkeer en de implementatie van het antifraudeplan.

Voor de monitoring van deze plannen zijn afspraken gemaakt tussen de NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer voor tussentijdse overlegmomenten om de voortgang en implementatie van de plannen te bespreken.

S'agissant de l'utilisation du bonus, la SNCB consacrera ces moyens exclusivement à des projets visant à améliorer le bien-être du personnel, comme cela a été dit par certains d'entre vous. L'entreprise m'a confirmé que l'intégralité de la somme sera investie dans des initiatives portant sur la charge de travail, l'ergonomie et d'autres mesures favorisant le bien-être. Effectivement, un concert de Lady Gaga n'est probablement pas la meilleure manière d'optimiser l'efficacité opérationnelle. Comme je ne suis pas

membre de la SNCB, je n'y ai pas été invité. Même si je l'avais été, je n'y serais pas allé.

Zoals u weet, beschouw ik de komende jaren als de ruggengraat voor duurzame mobiliteit, met prioriteit voor stiptheid, betrouwbaarheid en de modernisering van het materieel en de infrastructuur, een betere toegankelijkheid en sterke klantgerichte diensten. Het aanbod voor reizigers moet groeien, maar tegelijk moet de kwaliteit merkbaar verbeteren door minder afgeschafte treinen en betere aansluitingen.

Er is dus een duidelijke vooruitgang op het vlak van duurzaamheid, klantgerichtheid en reizigersgroei. Toch blijven de structurele problemen rond capaciteitsbeperkingen, stiptheid en de beschikbaarheid van materieel een risico om de langetermijndoelstellingen van het openbaredienstcontract te realiseren.

Le contrat de service public prévoit également que lors du *mid-term review*, c'est-à-dire avril 2028, les indicateurs peuvent être révisés. Cela permet d'éventuellement augmenter ou ajuster les objectifs et les seuils, en tenant compte de l'évolution réelle du trafic ferroviaire et des attentes sociétales. Des objectifs trop élevés ou inatteignables qui produiraient un malus systématique feraient cependant perdre au mécanisme son caractère incitatif, avec le risque d'une dégradation des performances de la SNCB.

Je souhaite rappeler que la SNCB a déjà des efforts à fournir au cours de cette législature. L'examen de l'équilibre global du contrat de service public, prenant en compte les différentes obligations et engagements, sera effectué lors du *mid-term review* en 2028 afin d'assurer une vision complète et cohérente des responsabilités de chacun. Je n'ai pas mis sur la table de nouvelles économies de la SNCB, mais je ne veux pas non plus anticiper sur les décisions d'un conclave.

L'indisponibilité du matériel roulant est un problème opérationnel que la SNCB doit être en mesure de résoudre en optimisant ses ressources internes. Pour ce qui est du nombre de voyageurs-kilomètre, je fais confiance au nouveau plan de transport que la SNCB élabore. Comme dans le passé, les gains d'efficacité ainsi que les nouvelles recettes des voyageurs supplémentaires devront couvrir le coût.

Je m'inscris donc en faux contre ceux qui prétendent que le moyen universel pour résoudre tous les problèmes est d'augmenter la facture à charge du contribuable.

De *midterm review* van april 2028 is een formeel overleg tussen de federale overheid en de NMBS om de doelstellingen te evalueren en bij te sturen.

Hoewel de reizigers en Ombudsrail niet rechtstreeks bij deze oefening betrokken zijn, hecht ik wel veel belang aan de signalen en opmerkingen die we van hen ontvangen. Deze feedback wordt meegenomen als waardevolle achtergrond bij de analyse en helpt om de dienstverlening verder te verbeteren.

De samenwerking tussen de NMBS en Ombudsrail is gebaseerd op wederzijds respect en een gedeeld engagement om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. De NMBS neemt de aanbevelingen van Ombudsrail ernstig en engageert zich om waar mogelijk gevolg te geven aan aanbevelingen of voorstellen. Klachten en signalen van Ombudsrail worden bij de klantendienst en de betrokken directies systematisch besproken en leiden waar mogelijk tot concrete verbeteracties. Deze dialoog draagt bij tot een meer transparant en klantgericht spoorbeleid. De NMBS antwoordt steeds op de aanbevelingen van Ombudsrail en communiceert daarover in haar jaarverslag.

Het is de rol van Ombudsrail om aanbevelingen te formuleren. De NMBS dient die evenwel te toetsen aan de realiteit waarin zij moet werken, budgettair, juridisch, technisch en operationeel. Vandaar dat niet altijd positief kan worden geantwoord.

Tijdens de *midterm review* zal worden nagegaan in welke mate de NMBS haar doelstellingen voor de verschillende prestatie-indicatoren heeft gehaald en zullen tevens de jaarlijkse progressiewaarden van de prestatie-indicatoren met financiële bonus-malus voor de periode 2028-2031 worden vastgelegd. Dit gebeurt op basis van de evolutie in de periode 2023-2027. Het is dus mogelijk dat bepaalde streefwaarden eerder worden bereikt dan aanvankelijk verwacht, wat kan betekenen dat de doelstelling voor Horizon 2032 wordt bijgesteld.

Ook andere indicatoren, evenals de manier waarop die worden bepaald en gemeten, kunnen worden toegevoegd. Zo zullen de indicatoren met betrekking tot de stiptheid en de afgeschafte treinen

ongetwijfeld tijdens de *midterm review* aan bod komen. Het aanpassen van objectieve indicatoren om dichter aan te leunen bij het subjectieve gevoel dat door reizigers wordt ervaren, is geen eenvoudige opdracht. Een globale indicator volgens een bepaalde definitie geeft echter het gemiddelde voor het hele spoornet weer, terwijl de reizigers vooral aandacht voor hun specifieke traject hebben.

De stiptheid zoals die wordt gemeten en gerapporteerd, geeft de stiptheid van de trein weer en toetst die aan hoe de stiptheid bij de reizigers wordt ervaren. Een reiziger die een traject met overstap aflegt en die overstap mist, zal in de realiteit een aanzienlijke vertraging oplopen zonder dat dit in de statistieken komt. In eerste instantie wil ik de spoorbedrijven dan ook aansporen om op het terrein inspanningen te leveren om een hogere stiptheid te realiseren en het aantal afgeschafte treinen te beperken.

Met betrekking tot de hoogte van de bonus-malus is in het openbaredienstcontract momenteel bepaald dat het totale bedrag van de jaarlijkse financiële bonus-malus beperkt is tot ongeveer 5 miljoen euro, afhankelijk van het bereikte prestatieniveau.

Enfin, je tiens à souligner que le gouvernement, tout comme moi-même, soutient la SNCB dans ses ambitions à long terme à travers le plan pluriannuel d'investissement. Nous prévoyons des moyens pour l'acquisition de nouveaux trains, l'amélioration des infrastructures et la numérisation. La durabilité demeure en outre une priorité centrale. Nous misons sur la décarbonation de l'offre ferroviaire et sur la promotion d'un report modal en faveur des transports publics.

01.08 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, de conclusie blijft dezelfde, de NMBS krijgt 417.000 euro bonus. Wie dagelijks op het perron staat, weet dat zij dit niet verdient. Ze hebben drie doelstellingen gehaald en twee zwaar gemist. Ondertussen worden er nog steeds duizenden treinen per maand afgeschafte of rijden ze met vertraging.

Mijnheer de minister, u weet dat dit geen goed rapport is. Kinderen die geen goed rapport hebben, krijgen meestal ook geen zakgeld. Een bonus hoort prestaties te belonen. Reizigers willen stipte en betrouwbare treinen, geen statistieken die de werkelijkheid verdoezelen.

Dit geld zou dan ook beter besteed worden ter compensatie voor de reiziger, bijvoorbeeld met een Sorry Pass, want dat verdienen ze wel. Ze betalen abonnementen en treintickets, die vaak niet worden terugbetaald wanneer de trein afgeschafte is, niet stipt rijdt of overvol is.

Kortom, ik hoop dat u dit systeem grondig zult bekijken en de prestatie-indicatoren zult aanpassen, zodat ze ook representatief zijn voor de reiziger.

01.09 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour vos réponses, même si je n'étais pas présent tout à l'heure pour poser ma question.

Le train est devenu un maillon important, même principal, de la mobilité. Lutter contre la suppression des trains est une priorité pour un service de qualité. Le voyageur ne doit pas être la variable d'ajustement de la SNCB. Cette dernière doit agir en gérant ses dépenses de manière saine, sans en faire pâtir le service aux usagers. Je ne manquerai pas de suivre le dossier à l'avenir.

01.10 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het zeker nog eens beluisteren en de details grondig herbeluisteren.

Ik ben het eens met mevrouw De Knop als ze stelt dat het nog niet voldoende is. Ik ben het echter niet eens met haar stelling dat we daarom minder geld moeten geven aan de NMBS. Ik denk dat het tegendeel waar is. Als we investeren kan ze hopelijk een betere dienstverlening aanbieden.

Verder is het belangrijk dat we blijven monitoren, zodat op het einde van deze legislatuur liefst alle, maar minstens meer doelstellingen worden gehaald. Dat is de uitdaging waar we samen met u onze schouders onder willen zetten.

01.11 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het blijft moeilijk uit te leggen waarom de NMBS een bonus krijgt, terwijl ze haar kerntaak niet haalt. Een op de tien treinen rijdt te laat, duizenden ritten worden afgeschafte en toch wordt het bedrijf beloond met een aanzienlijk bedrag. Het is alsof men een

schoolrapport heeft met veel onvoldoendes en beloond wordt omdat men voor enkele vakken wel geslaagd is. Daarmee wil ik niet zeggen dat de CO₂-reductie en de energie-efficiëntie niet van belang zijn. Die zijn zeker van belang, maar de treinreiziger voelt dat niet. Wij moeten die treinreiziger centraal stellen, want die ligt wakker van andere zaken, namelijk de stiptheid die niet gehaald wordt en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Daaraan is nog werk.

Mijnheer de minister, die bonussen zijn zeker zinvol, maar we moeten prestaties belonen waaraan de reiziger wel iets heeft. Vandaag is dat verband zoek en dat tast het vertrouwen in het spoorbeleid aan.

01.12 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het valt volkomen te begrijpen dat er vragen rijzen bij de bonus die de NMBS ontvangt. Die bonus is eigenlijk een beloning. Die staat natuurlijk haaks op de kwaliteit van de dienstverlening die de treinreizigers dagelijks ervaren.

Ik wil vooral – u hebt er zelf naar verwezen – de vinger op de wonde leggen. Ik heb in die zin een vreemd gevoel bij de vragen die hier vandaag werden gesteld en de verontwaardiging die daarin doorklinkt. U hebt terecht gezegd dat alles het gevolg is van de bepalingen die in het bonus-malussysteem in de beheersovereenkomst zijn opgenomen. Die beheersovereenkomst werd door de federale Staat afgesloten met de spoorbedrijven in de vorige legislatuur. Ik herinner mij dat dit toen al iets ongezien was. Er werd toen druk gecommuniceerd dat de totstandkoming van die beheersovereenkomst met de spoorbedrijven een nooit geziene samenwerking was, met een ongeziene transparantie, over alle partijgrenzen heen. Het was minister Gilkinet die daarin het voortouw nam. Alle andere partijen, in het bijzonder die van de meerderheid, deden volop mee.

Ikzelf, gevolgd door mevrouw Vindevoghel van de PTB en uw betreurde ex-collega de heer Arens, stond op de banken omdat wij de voorontwerpen van de beheersovereenkomsten niet mochten inzien. Wij kregen ze pas achteraf te zien, na de ondertekening. De zaken die erin stonden hebben naderhand nog aanleiding gegeven tot een aantal opmerkingen. Dat is wat zich vandaag voltrekt. Ik vind het hallucinant dat sommige partijen die mee de pen hebben vastgehouden, vandaag verontwaardigd zijn.

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

En fait, il y a quelques semaines, vous aviez dit ici que la SNCB ne devrait pas faire de nouvelles économies. Aujourd'hui, vous dites que ce n'est pas à l'ordre du jour "pour le moment". J'ai quand même envie de dire que le minimum est que l'on arrête, parce que 675 millions sur votre législature, c'est déjà beaucoup. Pour moi, cela n'a pas de sens. Je n'arrête pas de répéter ici, mais il n'y a rien à faire, que le personnel est en sous-effectif. Il y a une surcharge de travail. En 25 ans, c'est quand même un quart du personnel en moins.

IDEWE l'a dit, et je rappelle que c'est un service qui est externe aux chemins de fer. C'est une entreprise privée qui s'occupe de la prévention et de la protection au travail. Ce sont plus que 4 cheminots sur 10 qui sont épuisés par leur travail. Une grosse partie risque de faire un burn-out. Je trouve que vous devez plutôt investir dans le personnel et dans l'infrastructure. S'il faut faire des économies, ce dont je suis consciente, pourquoi pas, mais cela doit être fait pour mieux investir. Faites plutôt des économies sur les consultances de McKinsey, Boston Consulting et d'autres multinationales, qui s'élevaient à 250 millions l'an dernier. Des économies peuvent également être réalisées, par exemple en réunifiant les entités qui ont été scindées autrefois. On économiserait ainsi les rémunérations de deux top managers. Pourquoi ne pas en garder un seul pour les trois entreprises en même temps?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Débat d'actualité sur l'introduction de la nouvelle structure tarifaire par la SNCB et questions et interpellation jointes de

- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réforme tarifaire de la SNCB et l'accessibilité ferroviaire depuis la province de Luxembourg" (56007337C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mise en place d'un ticket de transport unique" (56008946C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs et nouvelles réductions de la SNCB" (56008971C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle offre tarifaire de la SNCB" (56000142I)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56008974C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56009005C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau plan tarifaire de la SNCB pour les vélos et les animaux" (56009054C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009097C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ticket unique national et la mise en place d'un système "pay-as-you-go" intégré d'ici 2026" (56009143C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état des lieux en ce qui concerne l'instauration d'une nouvelle structure tarifaire à la SNCB" (56009167C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009168C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le supplément vélo de la SNCB" (56008977C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009507C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau système tarifaire Train+" (56009663C)
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009684C)

02 Actualiteitsdebat over de invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS en toegevoegde vragen en interpellatie van

- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tariefhervorming bij de NMBS en de bereikbaarheid met de trein vanuit de provincie Luxemburg" (56007337C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het invoeren van een eengemaakt vervoersticket" (56008946C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven en kortingen van de NMBS" (56008971C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS" (56000142I)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56008974C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56009005C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefplan van de NMBS voor fietsen en dieren" (56009054C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009097C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een eengemaakt nationaal vervoerbewijs en het geïntegreerde pay-as-you-gosysteem tegen 2026" (56009143C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de invoering van een nieuw tariefsysteem bij de NMBS" (56009167C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009168C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het fietssupplement op de trein" (56008977C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009507C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefensysteem Train+" (56009663C)
- Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inwerkingtreding van de nieuwe tarieven van de NMBS" (56009684C)

02.01 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, la réforme tarifaire de la SNCB prévoit la fin des formules spéciales comme le ticket senior ou le ticket week-end. Elles seront remplacées par un système de réductions globales, dont certaines resteront liées à l'heure de départ du train ou au nombre de kilomètres. Si cette réforme répond à une volonté de simplification et d'accessibilité, elle ne règle toutefois pas un problème structurel qui touche particulièrement les habitants de la province de Luxembourg: les temps de trajet relativement longs ainsi que les nombreux kilomètres vers les grandes villes du pays.

Ainsi, un départ en matinée depuis Virton, Marbehan ou Arlon vers Bruxelles, Anvers, Bruges ou Ostende implique une arrivée en fin de matinée, bien après l'heure de l'apéritif, voire en début d'après-midi, réduisant considérablement le temps de séjour sur place, ce qui le rend moins attractif et moins convivial.

Avec le système actuel, la validité d'horaire différé des tickets spéciaux (par exemple, 9 h en semaine pour le ticket senior) empêche une réelle égalité d'accès aux formules avantageuses pour les citoyens de la province de Luxembourg.

Monsieur le ministre, dans le cadre de cette réforme tarifaire, ne serait-il pas opportun de réévaluer les conditions d'utilisation des réductions, en tenant compte notamment des réalités géographiques propres aux régions les plus éloignées? Concrètement, pourrait-on envisager une différenciation horaire par province (par exemple, une validité anticipée dès 7 h ou 8 h pour ces régions éloignées des grands centres touristiques intéressants) afin de garantir aux habitants du Sud du pays de profiter des réductions et d'organiser des excursions d'une journée comparables à celles des autres citoyens?

02.02 Frank Troosters (VB): Collega's, mijnheer de minister, wat mijzelf betreft, heb ik een combinatie van twee gewone vragen en een interpellatie over het onderwerp. De twee gewone vragen zal ik eerst kort toelichten, ik zal ze niet helemaal overlopen.

De eerste vraag betreft het invoeren van een eengemaakt vervoersticket. Dat was een van de ambities die ook in het regeerakkoord waren opgenomen. Nu worden de eerste stappen gezet door het dossier – wat misschien niet onlogisch is – bij de verschillende vervoersmaatschappijen te leggen met de vraag om een voorstel uit te werken. Ik heb daarover enkele vragen gesteld van uiteenlopende aard, ook van technische aard. Ik denk bijvoorbeeld aan de scanning van een eengemaakt ticket, dat uiteraard bij de verschillende vervoersmaatschappijen op dezelfde manier moet kunnen worden gebruikt. Dat vergt uiteraard heel wat voorbereiding. Mijn vragen hebben betrekking op de technische en financiële aspecten, alsook op de timing van dat eengemaakt vervoersticket.

Mijn tweede vraag gaat over het fietssupplement op de trein. Ook dat was een van de ambities die nadrukkelijk in de regeerverklaring zijn opgenomen. In het regeerakkoord staat dat men het fietssupplement wil herbekijken, minstens binnen de daluren. We merken dat er bij de recente aanpassing van de tarieven geen sprake is van een afschaffing. Wat vroeger 4 euro was, bedraagt nu 3 euro tijdens de daluren en 5 euro tijdens de spits. Ik zou dat trouwens liever omdraaien. Het lijkt mij immers dat men pendelaars juist moet aanmoedigen om de fiets te gebruiken en dat de tarieven in die zin eerder in omgekeerde richting hadden moeten worden aangepast. Ik heb daarover enkele vragen, zowel over de achterliggende redenering als over de afstemming met de regeerverklaring en over enkele technische aspecten.

Mijn interpellatie betreft het geheel van de nieuwe tarieven. We hebben het daar al uitvoerig over gehad. Het is een onderwerp dat al in de vorige legislatuur aan bod kwam, toen de eerste voorontwerpen van de nieuwe tariefplannen bekend raakten. We hebben daar toen uitgebreid over gedebatteerd.

De nieuwe tarieven zijn op 15 oktober jongstleden in werking getreden. In haar communicatie benadrukt de NMBS vooral dat het voor het merendeel van de reizigers goedkoper zal worden. Dat kan zo zijn, maar niet voor iedereen. De NMBS rekent erop dat er in het begin mogelijk een daling van de inkomsten zal zijn, maar dat de reizigers zo enthousiast zullen zijn over de nieuwe tarieven dat ze nadien massaal opnieuw de trein zullen nemen, wat op termijn tot hogere ontvangsten uit tickets en abonnementen zou moeten leiden.

Ik durf te betwijfelen of dat inderdaad zo zal zijn. We hebben het daarover ook in het eerdere actuadebat gehad. Ik denk dat mensen best bereid zijn om een redelijke prijs te betalen voor het openbaar vervoer, op voorwaarde dat de trein rijdt, comfortabel en stipt is, stopt waar gepland en dat ze veilig kunnen reizen. Ik ben ervan overtuigd dat de treinreiziger daar gerust voor wil betalen in ruil voor een degelijke dienstverlening.

Dat lijkt mij veel belangrijker dan te veronderstellen dat de nieuwe tarieven automatisch zullen leiden tot een massale toename van het treinverkeer. De toekomst zal dat uitwijzen.

Wat ik vooral betreur, is dat wij zowel tijdens de vorige legislatuur als tijdens de huidige legislatuur al verschillende keren hebben gedebatteerd over de nieuwe tariefplannen van de NMBS en dat daarbij bepaalde kritieken naar voren zijn gekomen. Ze werden niet enkel door parlementsleden in dit Huis verwoord, maar ook door externe organisaties. Het ging onder meer om belangenverdedigers van de treinreizigers en bijvoorbeeld ook OKRA.

De kritiek kwam erop neer dat lange ritten in vele gevallen veel duurder zouden worden en dat het systeem bijzonder onoverzichtelijk is. Nochtans was een van de uitgangspunten van de spoorplannen destijds dat alles eenvoudiger, duidelijker en gebruiksvriendelijker moest worden.

Ik betreur dat, wanneer wij nu kijken naar de situatie sinds 15 oktober 2025 toen de nieuwe tarieven van kracht werden, er eigenlijk niets lijkt te zijn gedaan met de opmerkingen die al lang geleden, zelfs vóór de huidige legislatuur, werden geformuleerd. Er is misschien overleg geweest, maar in wezen is alles gebleven zoals het was.

De senioren klagen nu ook dat het sinds 15 oktober 2025 ingevoerde systeem onoverzichtelijk is. Wat wij destijds hebben voorspeld, gebeurt nu ook. Dat blijkt ook uit de krantenartikelen en de commentaren van de belangenverdedigers van de treinreizigers.

Er is een korting van 40 %. Wie een bepaalde kaart heeft, krijgt daar nog eens 40 % korting bovenop. De kaart kost een bepaald bedrag, maar als een reiziger ze ineens voor een volledig jaar neemt, geldt een andere prijs. Het onderscheid tussen piek- en daluren begrijp ik wel, maar voor bepaalde treinreizigers is dat bijzonder moeilijk.

Sommigen dachten aanvankelijk dat zij 40 % korting kregen en nog eens 40 % met de treinkaart erbij. Wanneer zij dan met een groep van meer dan vier tot vijftien personen zouden reizen, meenden zij dat ze nog eens groepskorting zouden krijgen. Dat is drie keer 40 %, dus 120 %, en dan zouden zij zelfs worden betaald om de trein te nemen. Ik begrijp dat dat een simplistische redenering is, maar het illustreert wel hoe verwarrend en moeilijk het systeem is.

De NMBS stelt dat elke treinreiziger automatisch het voor hem meest voordelige tarief zal krijgen. Dat zou er nog maar aan ontbreken. Ik meende dat dat altijd al het geval was. Dat kan ook kaderen in een bredere discussie over dienstverlening, loketten en treinpunten. Hoe een en ander ook wordt aangepakt, online of via automaten, het lijkt mij vanzelfsprekend dat de NMBS een klant, een treinreiziger, niet te veel laat betalen, zeker niet als de dienstverlening dan nog te wensen overlaat.

Mijnheer de minister, daarom heb ik daarover een aantal vragen.

Hebt u of heeft iemand van uw kabinet de voorbije maanden overleg gehad met de NMBS over de

invoering van de nieuwe tariefplannen? Indien ja, wat was de inhoud van het overleg?

Hebt u tijdens dat overleg de bezorgdheden over de gebruiksvriendelijkheid van het nieuwe systeem en het duurder worden van treinreizen over een lange afstand kenbaar gemaakt? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Hoe evalueert u de nieuwe tariefstructuur van de NMBS? Komt die tegemoet aan uw beleidsdoelstelling om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen? Deelt u de stelling van de NMBS dat de nieuwe tariefstructuur ervoor zal zorgen dat meer mensen de trein nemen?

Is de groepskorting voor groepen van 4 tot 15 personen cumuleerbaar met andere kortingen?

Hoe evalueert u de afschaffing van de meerrittenkaarten?

Erkent u dat een dagtrip naar zee voor senioren vanuit Limburg moeilijker en duurder wordt binnen de nieuwe tariefstructuur van de NMBS? Zult u nog actie ondernemen om in overleg te gaan met de NMBS en te bekijken hoe bepaalde zaken eenvoudiger kunnen en hoe een forse prijsstijging voor langeafstandsritten kan worden verholpen?

Ik stel die laatste vraag om de volgende reden. Ik ben Limburger, maar er zijn wellicht nog andere plaatsen waar men met hetzelfde probleem wordt geconfronteerd, bijvoorbeeld als men vanuit Luxemburg de trein naar de kust wil nemen. Als een Limburgse senior dat wil doen, betaalt hij daar nu een pak meer voor dan voorheen. Bovendien wordt hij nog met een praktisch probleem geconfronteerd. Als hij bijvoorbeeld een dagje naar Blankenberge wil gaan, dan moet hij op tijd vertrekken. Dat is immers een lange treinrit en daardoor is hij verplicht om tijdens de piekuren te vertrekken, anders komt hij pas tegen de middag aan en is de dag al half voorbij. Als hij daar iets aan wil hebben, is hij dus verplicht om vroeg te vertrekken. Praktisch en prijstechnisch is dat geen verbetering.

De stelling van de NMBS is dat de tarieven beter zijn en dat meer mensen de trein zullen nemen, maar ik denk dat dat op bepaalde plaatsen zelfs het omgekeerde effect zal hebben.

02.03 Irina De Knop (Open Vld): Dank u, mijnheer de voorzitter.

U hebt de context van de vraag al duidelijk geschetst. Het spoorwegbedrijf verwacht dat 70 à 80 % van de reizigers minder of evenveel zal betalen. Tegelijkertijd verdwijnen echter een aantal rittenkaarten en ook de korting voor grote gezinnen. Dat laatste leidt tot de kritiek dat vooral grote gezinnen nu worden benadeeld.

Ook de reizigersorganisatie TreinTramBus heeft scherpe kritiek geuit. Volgens hen is het nieuwe systeem veel ingewikkelder dan aangekondigd, onder meer door de combinatie van piek- en daluren, verschillende kortingspercentages en cumulregels, die zelfs voor frequente reizigers moeilijk te begrijpen zijn.

Ik heb deze middag zelf de proef op de som genomen, mijnheer de minister, en ook wij waren redelijk verward over de talrijke parameters die men moet ingeven en over de reden waarom bepaalde tarieven worden toegepast. Ik begrijp ook de opmerking van de voorzitter dat er onvoldoende wordt gedifferentieerd in functie van het woon-werkverkeer.

Hoe beoordeelt u de kritiek op het nieuwe tariefsysteem, met name dat het te complex zou zijn en voor verwarring zal zorgen bij reizigers? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat reizigers via loketten, automaten en online automatisch het voordeligste tarief krijgen, zeker bij gecombineerde kortingen?

Hoe wordt deze hervorming geëvalueerd op het vlak van betaalbaarheid, sociale rechtvaardigheid en toegankelijkheid voor gezinnen, frequente reizigers en mensen met beperkte middelen? En hoever staat het aangekondigde overleg over een intermodaal tarief met De Lijn, de MIVB en de TEC? Pas met zo'n geïntegreerd tarief zullen reizigers immers vlotter verschillende vervoersmodi kunnen combineren via één ticket. Dit wordt allang aangekondigd en we kijken uit naar het resultaat.

02.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, er is inderdaad net een nieuwe tariefstructuur aangekondigd. In mijn omgeving vallen veel gemengde reacties te horen. Veel mensen zijn tevreden

dat ze op een goedkopere manier de trein kunnen nemen, bijvoorbeeld in de daluren is er een aanzienlijk prijsverschil in vergelijking met vroeger. Ook voor jongeren zijn er interessante opties ingevoerd.

Anderzijds is er nog ruimte voor verbetering wat de communicatie betreft. Elke hervorming vergt een aanpassing van de reizigers, waardoor dat nooit helemaal vlot verloopt. Toch moet de overheid zorgen voor een heldere communicatie.

In dat verband wil ik vragen of u al hebt nagedacht over manieren om duidelijker te communiceren, zodat klanten gemakkelijk kunnen achterhalen welke optie het goedkoopst is wanneer ze een treinticket kopen. Kan dat bijvoorbeeld via de NMBS-app of aan de automaten in de stations, met een duidelijk overzicht? Daarover moet grondig worden nagedacht.

Het andere deel van mijn vragen betreft het combiticket, dat voor onze partij al lang een strijdpunt is. Wanneer mensen bijvoorbeeld een daguitstap naar de kust willen maken, moeten ze vaak verschillende vervoersmaatschappijen gebruiken. Het zou dus bijzonder nuttig zijn als men daarvoor één enkel, eenvoudig ticket kon kopen.

Ik heb vernomen dat de NMBS samen met De Lijn, de MIVB en de TEC een voorstel in die zin heeft uitgewerkt. Volgens de berichtgeving hebben de verschillende ministers van Mobiliteit dat voorstel ook positief onthaald en zou er in maart een concreet plan worden uitgewerkt. Mijn vraag, mijnheer de minister, is of u meer informatie kunt geven over de timing en over hoe ervoor gezorgd kan worden dat het combiticket zo snel mogelijk op de markt komt.

02.05 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, comme mes collègues l'ont annoncé et répété, la SNCB a récemment présenté ce qu'elle qualifie de la plus grande réforme tarifaire des 30 dernières années, laquelle entrera en vigueur le 15 octobre prochain.

Si cette nouvelle grille se veut plus transparente et avantageuse pour une majorité d'usagers, elle suscite néanmoins des interrogations quant à certains suppléments, notamment ceux appliqués au transport des vélos et des animaux. Les voyageurs accompagnés d'animaux domestiques continuent également de s'acquitter d'un supplément de trois euros, tandis que le tarif des vélos, pour sa part, évolue de différentes manières.

Alors que les pouvoirs publics encouragent activement la mobilité durable et l'intermodalité, le tarif appliqué aux bicyclettes, lui, connaît une hausse. Il passe de quatre à cinq euros en semaine, tandis que le prix sera de trois euros en heures creuses, les week-ends et jours fériés. Cette évolution contraste avec une volonté affichée de favoriser l'usage combiné du train et du vélo, pourtant essentielle à la transition écologique et à la réduction du trafic routier.

Monsieur le ministre, premièrement, quelles sont les raisons justifiant le maintien, voire l'augmentation du tarif pour le transport des vélos dans les trains, alors même que la mobilité douce est de plus en plus promue? Deuxièmement, combien de voyageurs ont-ils payé annuellement ce supplément vélo au cours des cinq dernières années? Quelle évolution observons-nous sur cette période? Qu'en est-il du tarif appliqué aux animaux domestiques? Troisièmement, quelle est la recette annuelle générée par ces suppléments, ventilée entre les vélos et les animaux domestiques? Quatrièmement, une révision de ces tarifs est-elle envisagée dans le futur afin d'encourager davantage les combinaisons train-vélo? Pour conclure, monsieur le ministre, une taille minimale est annoncée concernant les suppléments pour animaux. Cependant, aucune mention n'est faite d'une taille maximale, qui pourrait pourtant encadrer certains excès liés notamment aux nouveaux animaux de compagnie.

02.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vorige week is het nieuwe tariefsysteem van de NMBS in werking getreden. Het was de bedoeling dat dit systeem eenvoudig en voordelig zou zijn voor iedereen. In de praktijk blijkt het echter behoorlijk ingewikkeld te zijn. Ik denk dat de handleiding van een IKEA-meubel vaak eenvoudiger te begrijpen is. Wie korting wil, moet misschien een extra kaart aanschaffen. Maar dan rijst de vraag: hoe vaak neem ik de trein? Moet ik dan een maandelijkse of een jaarlijkse kaart kopen? Wordt het dan effectief goedkoper of kom ik achteraf bedrogen uit?

De doelstelling is om meer reizigers op de trein te krijgen. Een tariefsysteem kan daar zeker toe bijdragen en zal wellicht tot gevolg hebben dat meer reizigers de trein nemen. Belangrijker zijn echter

de stiptheid, de kwaliteit en de betrouwbaarheid. Dat is wat de reiziger echt bezighoudt. Dat neemt niet weg dat de nieuwe tarieven zeker positieve aspecten hebben.

Iets waar een treinreiziger echter wél van wakker ligt, is de communicatie. Als de NMBS slechts een week voor de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven begint te communiceren, lijkt mij dat eigenlijk te laat. Er rijzen dan honderden vragen bij de reizigers. Ze moeten zelf uitzoeken hoe ze het goedkoopste tarief kunnen bekomen. Ik denk dat we daar toch wat meer aandacht aan moeten besteden. Die gebrekkige communicatie komt eigenlijk bij elk thema dat de NMBS aanbelangt terug.

Waarom communiceert de NMBS pas een week voor de start van de nieuwe tarieven? Het gaat hier om de grootste tariefwijziging in jaren en heel wat reizigers zitten met vragen. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de treinreizigers binnen het nieuwe systeem steeds het goedkoopste treinticket aangeboden krijgen, zowel online, aan de loketten als aan de ticketautomaten? Zal de ticketautomaat bijvoorbeeld ook naar het geboortjaar vragen? Welke actoren waren allemaal betrokken bij deze nieuwe tariefbepaling?

Er is al geruime tijd sprake van een geïntegreerd combiticket voor trein, tram, bus en metro. Zult u hier verder werk van maken? Zo ja, tegen wanneer mogen we resultaat verwachten?

02.07 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, les quatre ministres belges de la Mobilité ont récemment annoncé leur volonté commune de concrétiser d'ici le printemps 2026 la mise en place d'un système *pay-as-you-go*, permettant d'utiliser tous les modes de transports – métro, bus, train et tram – avec un seul et même titre de transport.

Ce projet, discuté lors de la dernière conférence interministérielle de la Mobilité, vise donc à rendre le réseau belge plus fluide, plus interconnecté, plus cohérent pour les usagers. Il repose sur un principe simple: le voyageur paye automatiquement le meilleur tarif, quel que soit l'opérateur emprunté. Un modèle inspiré du SwissPass a été évoqué. L'alliance SwissPass, pour rappel, fédère 250 entreprises de transport et 20 structures tarifaires en Suisse. Les bénéfices d'un tel dispositif seraient considérables: simplification des déplacements multimodaux, réduction des barrières tarifaires, gain de temps et attractivité accrue des transports publics.

Cependant, ce chantier implique aussi d'importants défis techniques et institutionnels: l'harmonisation des systèmes de billetterie, l'interopérabilité numérique, la protection des données et la répartition des recettes entre opérateurs.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes: pouvez-vous préciser le rôle exact du niveau fédéral et plus particulièrement celui de votre cabinet dans la coordination du projet entre les différentes entités? Quelle méthodologie et quel calendrier sont envisagés pour aboutir à une proposition concrète d'ici le printemps 2026? La SNCB, en tant qu'acteur clé du réseau national, participe-t-elle déjà à des projets pilotes ou à des tests techniques visant à évaluer la faisabilité du système? Enfin, comment garantir que ce ticket unique n'entraîne pas de surcoût pour les voyageurs et respecte pleinement la neutralité tarifaire entre opérateurs régionaux et fédéraux?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement en faveur d'une mobilité intégrée, fluide et accessible à tous, en ligne avec les objectifs européens de connectivité et de décarbonation des transports.

02.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, la nouvelle grille tarifaire pour les usagers vient d'entrer en vigueur. Je dois avouer que cette nouvelle grille est plutôt complexe, et de nombreuses associations de navetteurs sont du même avis. En outre, avec l'instauration de cette nouvelle grille, nous assistons à la disparition des billets avantageux pour les seniors, qui sont remplacés par des tickets de week-end qui sont 20 % plus chers qu'avant, par des prix variables selon l'heure de départ, par des trajets qui sont plus longs ou plus chers, ou encore par la disparition des zones.

Pensez-vous que la majorité des travailleurs choisissent leurs heures de travail? Pourquoi pénaliser ces personnes et leur faire payer plus cher quand elles voyagent en heure de pointe? De façon plus générale, comment justifiez-vous la hausse du prix des tickets pour certains trajets? Confirmez-vous les dires de la SNCB selon lesquels 80 % des voyages coûteront le même prix voire moins qu'avant?

Quel rôle avez-vous joué dans l'élaboration de cette nouvelle grille tarifaire?

Comment expliquez-vous l'absence de concertation avec les associations de navetteurs et des organisations telles qu'OKRA, qui défendent nos aînés? Testachats et Unia dénoncent le fait que le Flex Abonnement ne reste disponible que sur l'application de la SNCB et non plus au guichet. Que faites-vous pour mettre fin à cette discrimination? Que comptez-vous faire pour rendre le train véritablement plus accessible dans les mois et les années à venir?

Enfin, est-ce exact qu'il existe un projet suivant lequel l'accompagnateur de train ne pourrait plus vendre de tickets à l'intérieur de son train, de sorte qu'il passera son temps à faire des constatations et encourra donc davantage de risques de se faire agresser?

Je vous remercie.

02.09 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, le nombre d'intervenants et de questions témoigne de l'importance du problème soulevé. Moi-même, j'ai reçu une avalanche de commentaires et de questions dans ma sous-région. Pourtant, je n'habite ni à Virton, ni à Trois-Ponts, ni dans le Limbourg. Donc, en théorie, le nombre de kilomètres ne devrait pas influencer autant. Il faut donc avoir le bon âge, être situé à la bonne distance et partir aux bonnes heures – ce qui n'est guère aisé si l'on prend les trois exemples ci-dessus. Enfin, soit!

La SNCB a lancé sa nouvelle offre tarifaire, laquelle n'avait jamais été revue dans de pareilles proportions depuis trente ans. Elle fut pourtant communiquée la veille ou deux jours avant par l'opérateur au grand public. Selon la SNCB, 80 % des voyageurs paieront leur trajet en train moins cher. Toutefois, à y regarder de plus près, si j'en crois également les nombreux commentaires et questions, non seulement cette nouvelle tarification est très complexe (Mme Cuylaerts proposait de faire vendre ses tickets par une préposée Panos, mais ce n'est pas gagné au vu de la complexité...), mais de surcroît certaines catégories de voyageurs paieront davantage. Les familles nombreuses seront pénalisées avec la fin de la carte famille nombreuse. Les seniors qui ne sont pas nés la bonne année verront le prix de leur ticket augmenter pratiquement dans tous les cas. Dans certains cas, les billets week-end seront, malgré tout, plus onéreux. J'ai d'ailleurs des témoignages et des chiffres à vous soumettre à ce propos. Par ailleurs, en supprimant les offres "Youth Ticket", "Multi" ou "Local Multi", ce sont les jeunes et même certains adultes qui verront également leur facture augmenter.

Si je prends l'exemple du trajet Tubize-Bruxelles, la carte "Multi" à 32 euros permettait auparavant d'effectuer un trajet pour 3,2 euros. Avec la nouvelle offre, ce même trajet passe à 5,4 euros en heure de pointe. Les nouveaux abonnements "Flex" reviennent toujours plus cher que la carte "Local Multi". Les abonnements intégraux sont moins onéreux, mais seulement si vous voyagez cinq jours par semaine et restent très coûteux à l'achat. Avec la carte "Train +", l'offre devient intéressante... seulement le week-end. En heures creuses, cela revient toujours plus cher que la carte "Local Multi".

La SNCB se défend en affirmant que le coût de la carte "Train+" est de 4 euros par mois ou de 32 euros à 48 euros par an ou encore que la tarification au kilomètre rendra les trajets plus intéressants. Un trajet aller-retour de Nivelles à Bruxelles coûte toujours 14,4 euros sans la carte "Train +" en heures pleines. C'est seulement en heures creuses que le tarif devient plus intéressant. Je vais arrêter là mes exemples, parce que j'en ai encore des dizaines.

Monsieur le ministre, jugez-vous opportun d'augmenter les tarifs pour les seniors, les familles nombreuses, les jeunes et certaines catégories d'adultes? Pensez-vous qu'en pénalisant toute une série d'acteurs, on parviendra à l'objectif de hausse de 30 % du nombre de voyageurs d'ici 2032? Poser la question, c'est y répondre. Pourquoi acheter une carte Train+ qui n'apporte pas de réduction en heures pleines et qui a un coût? Allez-vous renforcer l'offre de trains en heures creuses, là où les offres de la SNCB seront plus intéressantes?

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 15 octobre dernier, la SNCB a lancé sa nouvelle grille tarifaire, accompagnée du nouveau système d'abonnement Train+. Selon la société, cette réforme vise à rendre les trajets plus avantageux pour les voyageurs réguliers et à simplifier l'offre. Mais dans les faits, les nouveaux tarifs sont globalement plus chers pour la majorité des usagers, à l'exception de ceux qui souscrivent à ce nouvel abonnement.*

La SNCB prétend vouloir diminuer les coûts pour les voyageurs grâce à Train+, en proposant même une réduction de 50 % jusqu'à la fin de l'année. Cependant, derrière cette apparente promotion se cache une réalité moins flatteuse: les tarifs augmentent pour tous les autres. En d'autres termes, seuls les détenteurs du nouvel abonnement bénéficient de prix équivalents ou légèrement inférieurs à ceux d'avant, tandis que les voyageurs occasionnels ou non abonnés se retrouvent pénalisés.

Ce système, plus complexe et moins lisible, va donc à rebours de l'objectif de rendre le train plus accessible. Les trajets courts et non fréquents, comme ceux reliant les grandes villes à leurs périphéries, deviennent plus chers et donc moins attractifs. Or, ce sont précisément ces déplacements qu'il faudrait encourager pour réduire l'usage de la voiture et les émissions polluantes.

Par ailleurs, les seniors apparaissent comme les grands perdants de cette réforme. Plusieurs associations, dont Le Gang des Vieux en Colère, dénoncent une hausse des prix pouvant atteindre 76 % pour certaines catégories de voyageurs âgés. Cette augmentation injustifiée ne risque pas seulement de freiner leur mobilité, mais aussi d'accroître leur isolement — avec, à terme, un coût social et humain plus large pour la collectivité.

Monsieur le ministre, quelle est la position du gouvernement face à cette nouvelle grille tarifaire, qui semble contredire les ambitions fédérales en matière de mobilité durable et d'accessibilité sociale? Pouvez-vous nous indiquer combien de voyageurs ont déjà souscrit un abonnement Train+, et quelles sont les projections à moyen terme? Enfin, le gouvernement entend-il mettre en place des mécanismes de compensation ou de soutien pour les catégories de voyageurs pénalisées par ce nouveau système, en particulier les étudiants, les seniors et les usagers occasionnels? Je vous remercie.

02.11 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, la nouvelle grille tarifaire de la SNCB a supprimé les avantages liés à la carte famille nombreuse, qu'on pouvait considérer comme un acquis social soutenu depuis de nombreuses décennies par la Ligue des familles. Certes, les avantages en faveur des jeunes seront maintenus et étendus à tous les jeunes, c'est une bonne chose, mais la carte famille nombreuse s'adressait également aux parents de ces familles.

Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les raisons qui justifient l'abandon de ce tarif, émanant de vos prédécesseurs notamment, ou quelles sont les réductions prévues pour ces familles?

Je vous remercie pour votre réponse.

02.12 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, het is belangrijk dat het openbaar vervoer soepel en geïntegreerd functioneert voor de reizigers. Zij willen vooral een gemakkelijke manier om verschillende vormen van openbaar vervoer te combineren.

Dat betekent gecoördineerde uurroosters van trein, tram en bus, kwalitatieve realtime reisinformatie en de mogelijkheid om met één ticket te kunnen reizen. In dat kader neemt de NMBS actief deel aan de door de vier maatschappijen gevormde werkgroepen die zich buigen over de invoering van geïntegreerde ticketing. Deze samenwerking moet tegen het voorjaar van 2026 resulteren in een concreet voorstel dat niet enkel technische, maar ook financiële, commerciële en governanceaspecten zal omvatten. De vier operatoren zullen daarvoor een roadmap voorstellen.

Vanaf het moment dat ik minister van Mobiliteit werd, was de integratie van het vervoer een prioriteit. Ik heb een bespreking daarover opgestart met de operatoren en de gewestministers. Vervolgens hebben de vier operatoren samen een *pay-as-you-go*-oplossing voorgesteld, waarbij de reiziger met één ticket kan reizen, met ofwel de berekening van de correcte prijs aan het einde van de reis of een vooraf vastgelegde prijs. Dat ticket moet de reiziger in staat stellen om met één vervoerbewijs gebruik te maken van de diensten van de verschillende vervoersmaatschappijen, zonder bijkomende kosten bij overstap.

Mijnheer Troosters, het is te vroeg om uw concrete vragen te beantwoorden. Alle technische, commerciële en financiële aspecten moeten nog bestudeerd worden. Ook de inkomstenverdeling tussen de operatoren vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt dat verdere analyse vereist.

Ik wil benadrukken dat de NMBS recent haar tariefbeleid betreffende de niet-gereguleerde tarieven grondig heeft herzien. Het dubbele doel is het systeem te vereenvoudigen en het voordeliger te maken

voor de meerderheid van de reizigers. Deze twee doelstellingen passen binnen het beleid om tegen 2032 30 % meer reizigers aan te trekken.

De NMBS heeft mij een eerste feedback gegeven sinds de lancering op 15 oktober. Op enkele kleine kinderziekten na die erbij horen wanneer men een nieuw systeem van deze omvang opzet, zijn de aanpassingen zeer goed verlopen. Het is een mooi resultaat voor alle teams binnen de NMBS die hier hard aan hebben gewerkt.

Het trein-bustarief maakt deel uit van de niet-gereguleerde tarieven en valt dus onder de commerciële vrijheid van de NMBS.

Je résume brièvement la révision. Je rappelle qu'elle ne vaut pas pour les abonnements, parce que j'ai entendu des exemples donnés pour des abonnements. On n'a absolument pas touché aux abonnements. Il faut quand même, quand on pose des questions, vérifier un peu ses sources d'informations. On parle ici bien des tickets.

Désormais, tous les billets suivent une règle simple et transparente. Le prix dépend de la distance parcourue, sans formule complexe ni exception. Cette approche permet une meilleure lisibilité du tarif, tout en introduisant des réductions ciblées très intéressantes pour différents profils d'utilisateurs. Cela signifie aussi que, quel que soit le canal d'achat choisi, le système propose toujours automatiquement le tarif le plus avantageux pour le trajet demandé et qu'il n'y a pas de différence de prix entre les canaux d'achat. Concrètement, 70 à 80 % des voyageurs paieront moins cher, ou autant qu'aujourd'hui.

Les trajets en train seront moins chers, surtout pendant les heures creuses, le week-end et pour ceux qui voyagent régulièrement. Pour les longues distances, comme c'est souvent le cas pour les habitants de la province de Luxembourg, le prix maximal par trajet pour un billet standard en deuxième classe diminue de 20 %, parce que le plafond pour les calculs n'est plus fixé à 150 km, mais à 120 km.

Een belangrijke vernieuwing is de nieuwe Train+, die een bijkomende korting van 40 % biedt tijdens bepaalde dagen, uren en weken, met een maximaal voordelig tarief van 14 euro per rit, zelfs tijdens de piekuren. Met andere woorden, hoe meer men reist, hoe groter de korting wordt. In het begin kan deze kaart misschien wat complex lijken, maar na een of twee ritten zal iedereen vertrouwd zijn met het systeem. Vaak hebben mensen het moeilijk met verandering.

Voor jongeren, senioren en personen met een verhoogde tegemoetkoming zijn de voordelen nog groter. Zij genieten een permanente korting van 40 %, cumuleerbaar met een bijkomende korting van 40 % tijdens de daluren en in het weekend. Dat komt neer op een totale korting tot 64 %, met een maximale prijs van 5,50 euro per rit. Dit biedt ruimere mogelijkheden en meer flexibiliteit, zonder verplichting tot een heen- en terugbiljet of tijdsbeperking.

Prenons l'exemple d'une personne de plus de 65 ans qui souhaite voyager de Luxembourg vers la côte. Grâce à la nouvelle offre, cette personne peut partir très tôt, et ce, pour seulement 5,5 euros l'aller simple. Celui ou celle qui souhaite séjourner un ou plusieurs jours – ce qu'il ne pouvait pas faire auparavant – n'a pas besoin d'acheter deux billets aller-retour et paie simplement 2 x 5,5 euros par trajet, ce qui était impossible auparavant. Pour ceux qui planifient des excursions d'un jour ou de voyages de plusieurs jours ou de longue distance, cette formule est donc souvent plus avantageuse qu'aujourd'hui.

De plus, cette nouvelle approche permettra à la SNCB de proposer des tarifs très compétitifs pour les courtes distances, ce qui est actuellement beaucoup moins le cas. On m'a encore aujourd'hui montré un calcul, en comparaison avec la France. Je pense que si vous étiez parlementaire français, vous mangeriez le ministre.

Het systeem wordt ook intuïtiever. Het voordeligste tarief wordt voortaan automatisch voorgesteld, ongeacht of men via de app, het loket of de automaat een ticket koopt. Elke reiziger kan bovendien zijn persoonlijk voordeel simuleren op de website van de NMBS.

Autres mesures accompagnant cette réforme pour encourager la mobilité durable: une réduction de 30 % le weekend pour tous, sans condition; combinée avec la carte train+, une réduction supplémentaire de 40 % est accordée, ce qui représente une réduction totale de 58 %, soit un avantage

supérieur à celui en vigueur actuellement; une réduction pour groupe à partir de quatre personnes; un tarif vélo plus avantageux en dehors des heures de pointe; le voyage entièrement gratuit pour les enfants de moins de 12 ans, jusqu'à quatre enfants par adulte.

Tot slot wil ik benadrukken dat deze hervorming niet bedoeld is om een tegenstelling te creëren tussen landelijke en stedelijke gebieden, maar om de trein aantrekkelijker, eenvoudiger en eerlijker te maken, waarbij wordt gegarandeerd dat niemand meer betaalt dan de werkelijke waarde van zijn traject en dat iedereen automatisch het beste beschikbare tarief geniet.

Ik kom nu tot enkele specifieke vragen van collega's.

Mijnheer Troosters, de groepskorting voor minigroepen is niet cumuleerbaar met andere kortingen. De korting die wordt toegekend aan een minigroep geldt omdat men samen reist en staat dus los van bijvoorbeeld de voordeelkaart.

Monsieur Dufrane, le tarif pour le transport d'un vélo change également. Actuellement, les voyageurs payent 4 euros par trajet. Dans la nouvelle offre, ce sera 3 euros en heures creuses et le weekend et 5 euros en heures de pointe. Un vélo pliable peut toujours être transporté gratuitement quel que soit le moment. La SNCB souhaite encourager les voyageurs à emporter leur vélo, autant que possible en heures creuses, lorsque les trains sont moins fréquentés. Un tarif gratuit n'est pas envisageable, même si le nombre de places pour vélos augmente dans les trains et que notre ambition est de les augmenter encore. Ce nombre est encore, reconnaissons-le, limité.

Ook het aankoopproces van het huisdiersupplement is vernieuwd. Het supplement moet worden toegevoegd na het selecteren van de reizigers bij het boeken van het ticket. De regels zijn duidelijker gecommuniceerd en het aanbod blijft grotendeels hetzelfde, met een vaste prijs voor het supplement en gratis vervoer voor kleine dieren in een kooi of mand.

Mevrouw Cuylaerts, de verkoopautomaat vraagt inderdaad naar de geboortedatum of leeftijd van de reiziger, zodat het systeem kan bepalen of men recht heeft op bijvoorbeeld het jongeren- of seniorentarief. Dat is nodig om automatisch de juiste korting toe te passen. Ook online, via de website en de app, en aan het loket wordt gevraagd naar de relevante gegevens, zoals leeftijd, recht op verhoogde tegemoetkoming en bezit van een voordeelkaart. Op basis daarvan wordt automatisch het voordeligste tarief voorgesteld.

Het overleg en de communicatie over het nieuwe tariefaanbod zijn al zeer lange tijd aan de gang. Al sinds 2023 is er intensief overleg met uiteenlopende stakeholders over de nieuwe aanpak en de impact ervan. Zowel met het RGCT als met de reizigersorganisaties en seniorenverenigingen vond herhaaldelijk overleg plaats. De NMBS heeft al meermaals gecommuniceerd over de veranderingen. In de lanceringscampagne ligt de focus op het zo breed mogelijk informeren van de reiziger via talrijke kanalen.

Nu antwoord ik op de vraag van de heer Aerts, ook al is hij afwezig. De NMBS heeft haar personeelsleden gemobiliseerd en bedankt om zich in te zetten als ambassadeurs bij de lancering van het nieuwe tariefaanbod. Hun inzet is essentieel om de klanten te begeleiden en om van dat project een succes te maken.

De bijkomende tijdelijke kortingen op de Train+-kaart lijken me een zeer goede zaak en ik had niet verwacht dat de oppositie kritiek zou hebben op het feit dat we de reizigers minder laten betalen.

De aanpassingen aan de reglementering, bijvoorbeeld inzake de zones, houden verband met de noodzaak om controles op dalurentickets mogelijk te maken. Die aanpassingen gelden dan ook uitsluitend voor tickets, niet voor abonnementen.

De lancering wordt ondersteund door een grootschalige mediacampagne via televisie, radio, affiches, eigen schermen, websites, sociale media enzovoort. Op de website is ook een simulator beschikbaar waarmee men aan de slag kan met het nieuwe productaanbod en de voordelige Train+-kaart, evenals verschillende tutorials en instructievideo's.

De NMBS doet er alles aan om de reiziger optimaal te ondersteunen. De klantendienst en het callcenter

worden versterkt. Sinds 15 oktober zijn er extra stewards aanwezig in de stations, ook op plaatsen waar normaal geen personeel is, om klanten te helpen bij hun aankoop. Er worden flyers verspreid met een duidelijke uitleg en voorbeelden. In totaal zijn er 500 mensen actief in de stations om te helpen bij de lancering.

Mevrouw De Knop, het verdwijnen van het voordeel voor grote gezinnen is al eerder toegelicht. De samenleving is veranderd, en dus verandert het tariefaanbod mee. We evolueren naar een verhaal waarbij alle kinderen korting krijgen, niet enkel die van grote gezinnen.

Je passe aux questions concernant le tarif forfaitaire national. La SNCB reconnaît l'importance d'une offre de transport public fluide et intégrée pour les voyageurs.

Un tarif forfaitaire national n'est actuellement pas réalisable ou aurait un impact financier important. D'après les échanges avec la SNCB, ce n'est pas non plus ce que les voyageurs attendent. Ceux-ci souhaitent surtout une manière simple de combiner différents modes de transports publics, ce qui implique des horaires coordonnés pour les trains, trams et bus, des informations de voyage qualitatives en temps réel et la possibilité de voyager avec un seul billet. Ils souhaitent également qu'un voyageur passant d'un mode de voyage à un autre ne soit pas pénalisé financièrement. Ceci nécessite indéniablement une réintégration tarifaire au bénéfice des voyageurs.

Dans ce cadre, la SNCB participe activement, à la demande des ministres de la Mobilité des différentes entités réunis en conférence interministérielle de la Mobilité, au groupe de travail formé par les quatre sociétés de transport public qui se penchent sur la mise en place d'un billet intégré.

Cette collaboration devrait aboutir au printemps 2026 à une proposition concrète qui inclura non seulement des aspects techniques mais aussi des aspects financiers, commerciaux et de gouvernance. Les quatre opérateurs proposeront une feuille de route qui sera soumise à l'approbation des ministres, du moins en ce qui concerne ses modalités.

Het is nog te vroeg om op uw concrete vraag te antwoorden. Het technische en financiële aspect moet, zoals gezegd, nog bestudeerd worden.

Tot slot, dames en heren, merk ik op dat bij elke hervorming de verliezers het hardst roepen, terwijl de zwijgende winnaars ruim in de meerderheid zijn. Ik hoop dat de vragenstellers enkele dagen geleden de lezersbrief van een tevreden 65-plusser hebben gelezen in *Het Nieuwsblad*. Hij durfde te wedden dat de meeste 65-plussers die regelmatig de trein nemen, zij die er eigenlijk voor zorgen dat er nog volk in de trein zit tijdens de daluren, ook tevreden zullen zijn.

Je rappelle que cette modification tarifaire a fait l'objet d'un accord unanime au sein du conseil d'administration. Parfois je me demande comment fonctionne la communication chez certains.

Je n'ai évidemment pas à donner de conseils aux parlementaires mais il y a visiblement, à juste titre, un intérêt pour le système intégré.

Mijnheer de voorzitter, in uw plaats zou ik een zending organiseren naar Zwitserland, ook met volksvertegenwoordigers van de gewesten. Ik raad u dat gewoon aan, ik kan niet in uw plaats beslissen. U doet met dat advies wat u wilt.

Concernant la remarque sur la majorité des travailleurs qui ne choisissent pas leurs heures de travail, vous avez tout à fait raison. Ils sont astreints à un horaire de travail, mais souvent ils disposent d'un abonnement. C'est la raison pour laquelle cette réforme n'impacte pas les abonnements. Ceux qui prennent le train souvent sont privilégiés car ils prennent un abonnement. Il n'y a pas de modification concernant les abonnements.

02.13 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Une fois de plus il s'agit du combat légitime pour la défense des intérêts du sud-est rural wallon, du Luxembourg et de leurs habitants. Le respect de tous les citoyens, cela ne se négocie pas. L'égalité des Belges devant la loi et devant l'État ne se négocie pas non plus. Il s'agit de respect et d'égalité. Je m'y attelle. Je ne parle pas de n'importe quelle égalité. Je parle d'une égalité différenciée, construite

sur les spécificités et les différences de situation, mais remplissant l'exigence de justice pour tous au travers de solutions nuancées. Ce que nous réclamons, ce n'est ni plus ni moins que l'égalité dans la différence.

Sans mettre en cause la véracité de vos propos, je suis quand même dubitative. J'ai un doute lorsque vous parlez de 5,50 euros pour aller jusqu'à la mer au départ du Sud Luxembourg. J'ai plusieurs retours – en cette période de vacances – de personnes que je côtoie régulièrement qui me disent avoir payé 64 euros. S'y sont-elles mal pris? Logiquement, si elles s'y sont mal pris et que votre système autorise d'office la meilleure des solutions, c'est qu'il y a peut-être un problème de logiciel! C'est donc à vérifier.

02.14 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de antwoorden op mijn twee vragen en mijn interpellatie zal ik opnieuw beluisteren, omdat ik meen dat ik het antwoord heb gemist op mijn vragen over het fietssupplement op de trein, maar mogelijk heb ik mij onvoldoende geconcentreerd doordat ik soms met andere zaken bezig was. Als dat antwoord niet gegeven blijkt te zijn, zal ik de vraag eventueel opnieuw indienen. Ik ga daar dus niet nader op in.

Ik heb u horen spreken over het eengemaakt vervoerticket. Als ik het goed begrijp, is er al een voorstel. Er zijn echter nog een aantal zaken die moeten worden bekeken, zoals de verrekening vooraf of achteraf.

Ik begrijp dat het allemaal erg technisch is. Mogelijk ga ik in tegenstelling tot de NMBS wat te snel in de materie. Ook dat zal ik echter nader opvolgen. Het onderwerp valt in dit debat enigszins tussen de plooiën, maar is wel een debat op zich waard.

Wat mijn interpellatie betreft, ben ik enigszins verbaasd over uw antwoord. Het gaat over de cumuleerbaarheid. Er moeten dus verschillende elementen worden opgeteld. Daarbij komen nog de percentages en de mogelijkheid om een kortingkaart te combineren, wat het geheel nog complexer maakt. De prijs varieert dan ook nog eens afhankelijk van de gebruikte basis. Ook de fietstarieven wisselen, afhankelijk van het tijdstip. Groepskortingen zijn dan weer niet cumuleerbaar, andere kortingen wel. Naar mijn mening voldoet dat niet aan de definitie van 'eenvoudig.' Wij zijn dagelijks met de materie bezig en kunnen dat nog volgen. Ik probeer mij echter te verplaatsen in het hoofd van Jan Modaal, die een uitstap wil maken en overweegt om daarvoor eens de trein te nemen en het openbaar vervoer te gebruiken. Hij wordt dan met die complexiteit geconfronteerd. Ik ben ervan overtuigd dat de tariefstructuur voor die mensen niet eenvoudig is.

Er is bovendien niet overal voldoende dienstverlening om de mensen duidelijk en goed te informeren. Sommige mensen zijn bovendien digitaal niet in staat om te doen wat vele anderen wel kunnen.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat het systeem niet eenvoudig is. Onze partij wordt daarin bijgetreden door verschillende organisaties, onder meer OKRA en TreinTramBus. Dat zijn niet de eerste de beste. De heer Meukens, voorzitter van TreinTramBus, is bovendien behoorlijk beslagen inzake spoorwegkwesties. Ik durf dan ook te betwijfelen dat een en ander zomaar kan worden afgedaan met de stelling dat het systeem niet ingewikkeld is.

U geeft ook aan dat het niet de bedoeling is om een tegenstelling te creëren tussen landelijke en stedelijke gebieden. Nochtans gebeurt dat exact nu. In bepaalde landelijke uithoeken – ik laat in het midden of Limburg daartoe mag worden gerekend, zoals sommigen graag doen – ontstaat wel degelijk een tegenstelling in vergelijking met andere regio's, aangezien die uithoeken te maken krijgen met prijsverhogingen voor langere afstanden. In mijn ogen wordt die tegenstelling net door het systeem gecreëerd.

Ik ben dan ook niet tevreden met het antwoord dat ik heb gekregen. Ik had gehoopt dat ter zake toch nog stappen zouden worden gezet.

In zekere zin had ik al gevreesd dat verwezen zou worden naar de *midterm review* in 2028, wat ik al veel te laat zou vinden. Ik zal het dossier blijven opvolgen. De eerste reacties van verschillende mensen tonen aan dat ze het systeem behoorlijk ingewikkeld vinden. Ik zal daar zeker de vinger aan de pols houden en daarover nog bij u terugkomen.

Ik neem nog twee opmerkingen mee. Ik neem akte van uw suggestie om met de commissie eventueel

een bezoek te brengen aan Zwitserland. Dat ligt op tafel. Ik kan u wel zeggen dat wij dat met de trein zullen doen, niet met het vliegtuig.

Uw laatste opmerking, over de raad van bestuur van de NMBS, is zeer terecht. Die opmerking ligt in de lijn van het vorige actuadebat, waarin ik inzake de beheersovereenkomst heb gezegd dat sommige partijen hier nu oppositie voeren of verontwaardigd zijn over zaken die ze zelf mogelijk hebben gemaakt. Uw maakt een terechte opmerking over de raad van bestuur. Met het Vlaams Belang maken we daarvan geen deel uit en ik voel me daardoor dus niet aangesproken, misschien andere leden wel.

Aangezien uw antwoord mij niet echt tevredenstelt, dien ik een motie van aanbeveling in.

02.15 Irina De Knop (Open Vld): Het is nog altijd het recht van de oppositie om oppositie te voeren. Wanneer in het verleden mogelijkheden zijn gecreëerd, is het wel de bedoeling dat die correct worden toegepast. Mijnheer de minister, ik denk dat u mogelijkheden hebt om bijvoorbeeld rekening te houden met de *key performance indicators* uit het vorige punt, zowel bij de interpretatie als bij de toepassing.

Mijnheer de minister, wat het debat dat nu aan de orde is betreft, aangezien ik geen nieuwe vraag in mijn repliek mag stellen, zal ik ze houden voor een volgende keer. Hoe dan ook ben ik heel benieuwd of de kostendekkingsgraad met het nieuwe tariefsysteem zal verbeteren. Ik veronderstel van wel. Daarmee kom ik bij de essentie van mijn repliek. Finaal zullen de tickets meestal duurder worden. Er worden verschillende mooie voorbeelden aangehaald waarin dat niet het geval is, maar als de kostendekkingsgraad stijgt, weten we wat het echte antwoord is.

Met betrekking tot de complexiteit, ik begrijp dat een modernisering nodig is en mogelijk is. Ik denk echter dat eenvoudige tarieven bijdragen aan een betere klantvriendelijkheid. Ik denk ook dat mensen bereid zijn om meer te betalen wanneer ze daarvoor kwaliteit terugkrijgen. Dat is vandaag bij de NMBS niet het geval. Daarom wordt elke nieuwe tariefstructuur sowieso met argusogen bekeken. Als we één ding moeten doen, dan is het volgens mij de dienstverlening optimaliseren.

02.16 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

02.17 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je ne manquerai pas de revenir après l'analyse de certains éléments.

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

De bedoeling van het nieuwe tariefsysteem is positief. Wij kunnen het alleen maar toejuichen dat reizigers goedkoper met de trein moeten kunnen reizen. Alleen horen we gemengde signalen: de ene reiziger is goedkoper af, de andere vindt zijn weg niet meer. Anderzijds is er inderdaad altijd een zwijgende meerderheid die wel tevreden is.

In ieder geval blijven er een aantal pijnpunten. Een ervan is – ik blijf op deze nagel kloppen – de communicatie. Als ik het goed begrepen heb, is men reeds in 2023 gestart met overleg over het tariefsysteem. We zijn nu oktober 2025, en slechts een week voordat de tarieven ingaan begint men aan de reizigers te communiceren. We willen allemaal meer reizigers op de trein, maar ze moeten wel gemakkelijker de weg vinden naar het juiste ticket. Waarom is het voor de NMBS zo moeilijk om meer met communicatie bezig te zijn? Communiceren kost geen geld en het helpt een groter draagvlak bij de reizigers te creëren. Ik denk dat daar opnieuw naar gekeken moet worden. Ik zal in mijn volgende vragen ook op de communicatie blijven hameren, en dat is jammer.

Ik betreur voorts dat de commissie zo laat mee in het bad genomen is. Wij moeten informatie uit de persberichten halen en het zelf uitzoeken, terwijl de vragen bij ons binnenkomen en wij geen deftig antwoord kunnen geven.

Ik hoop dat ook mijn opmerking wordt meegenomen naar een volgende actie van de NMBS. Ik vraag daarom dat de grondige evaluatie, die er komt, ook hier tijdig in commissie besproken wordt.

Tot slot herhaal ik mijn vraag naar het eengemaakte ticket voor trein, tram, bus en metro. Zolang de reiziger voor elk deel van zijn traject een ander systeem moet gebruiken, is er geen echte eenvoud. Ik hoop dat daar snel werk van wordt gemaakt.

02.19 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et pour les initiatives et les démarches que vous ne manquerez pas de poursuivre et de soutenir pour lever les obstacles à l'intégration tarifaire.

Le projet de ticket unique national représentera une avancée majeure pour l'intermodalité en Belgique. Simplifier l'accès aux différents modes de transport, c'est non seulement améliorer la qualité du service, mais aussi renforcer son attractivité.

02.20 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'ai bien entendu votre remarque concernant les abonnements; je vais donc me corriger. Il me semblait avoir dit que le problème avec les abonnements Flex, souligné par Unia et Testachats, n'avait pas été solutionné. Il est dommage de revoir entièrement une grille tarifaire sans penser à cela. Donc oui, je prendrai mes renseignements.

J'ai bien compris qu'on ne touche pas aux abonnements. Mais il y a aussi des travailleurs qui ont des emplois qui ne permettent pas d'avoir un horaire régulier; je pense aux intérimaires et aux flexi-jobs. Je trouve également dommage que l'on n'ait pas pensé à cela.

Oui, il y a des gagnants. Cependant, il y a beaucoup de discriminations dans cette grille tarifaire. Je n'ai pas l'impression que cela va attirer du monde. C'est pourtant ce qu'on veut. On veut que les gens prennent le train.

J'en profite pour ouvrir une brève parenthèse. L'urgence climatique est là, et la Belgique n'est toujours pas dans la bonne trajectoire pour respecter ses engagements internationaux. L'idéal serait quand même de donner envie aux gens de prendre le train.

02.21 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, les députés de la majorité parlent d'un problème de logiciel (64,50 euros n'est pas 5 euros), ou de communication. Moi, je ne vous parlerai pas d'un problème d'abonnement. J'ai bien compris.

Ce sont les témoignages qui me reviennent. C'est dire si c'est complexe, et si les gens ont du mal, malgré le super logiciel qui calcule le meilleur prix.

Monsieur le ministre, ce que je retiens, c'est que la carte famille nombreuse est bien supprimée. Ce sera donc plus cher pour les familles nombreuses. Les tickets seniors sont supprimés. Pour certains seniors, ce sera plus cher également. Pour les jeunes, ce sera également plus cher, comme je vous l'ai dit tout à l'heure – dans certains cas, évidemment. Tous les utilisateurs de tickets Multi n'auront plus le droit de les utiliser, alors qu'ils sont pourtant bien utiles. Ce sera donc plus cher pour eux. Quant à la réduction pour les billets week-end, elle passe de 50 % à 30 %.

Pour tous ces utilisateurs, le train coûtera plus cher et il sera donc moins attractif.

On a fait une digression dans le débat; je vais me permettre d'en faire une également. Dans une vie antérieure, j'étais manager de mobilité en Brabant wallon pour une société de transport. Et déjà, en 2006 à l'époque, avant de devenir bourgmestre, on parlait des opérateurs qui allaient travailler ensemble pour avoir un tarif et des supports communs. Nous sommes 20 ans plus tard. Si vous nous parlez de cela d'ici le printemps 2026, je serai le premier à vous féliciter, et vous le savez, monsieur le ministre, parce que j'ai toujours été franc et sincère avec vous.

02.22 Serge Hilgsmann (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour la densité et la richesse de votre réponse.

Il est vrai que si la grande majorité des voyageurs bénéficient de ces mesures, ce sont, comme souvent, les mécontents qui se font le plus entendre. J'estime qu'il faut laisser le temps au temps pour évaluer, sur la durée, l'impact réel de cette réforme tarifaire sur le report modal vers le train. Je rappelle que seuls les billets à l'unité sont concernés. Le prix des abonnements reste inchangé. Cela s'inscrit dans l'objectif du contrat de service public qui vise une hausse de 30 % de la fréquentation d'ici 2032. Encourager l'abonnement est, selon moi, le meilleur levier de fidélisation.

Enfin, cette nouvelle tarification découle directement du contrat de service public conclu sous la coalition Vivaldi. Il est donc étonnant de voir certains collègues d'Ecolo ou du PS s'indigner aujourd'hui d'une réforme qu'ils ont soutenue hier.

Petit complément. Je viens de vérifier: pour les personnes de plus de 65 ans, le prix entre Virton et Blankenberge ou Ostende est bien de 5,50 euros en heures creuses.

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,
- overwegende de ambitie van deze regering om te rationaliseren inzake vrijstellingen en kortingen bij de tarieven van de NMBS;
- overwegende de ambitie om tegen 2032 het aantal treinreizigers met 30 % te doen stijgen;
- overwegende de opmerkingen gemaakt in de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen tijdens eerdere besprekingen van de nieuwe tariefplannen bij de NMBS;
- overwegende gestelde doelstellingen in het met de federale overheid afgesloten openbaredienstcontract 2023-2032;
- overwegende de hogere prijzen die o.a. senioren dienen te betalen bij het maken van een reis van langere afstand;
- overwegende de moeilijke praktische reisorganisatie voor dagjesreizigers vanuit Limburg of andere gebieden naar bijvoorbeeld de kust;
vraagt de regering:
- opnieuw overleg op te starten met de NMBS teneinde de tekortkomingen inzake de overzichtelijkheid van de nieuwe tariefstructuur van de NMBS te laten wegwerken;
- opnieuw overleg op te starten met de NMBS teneinde het duurder worden voor langere afstandsreizen te laten bijsturen."

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters
et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,
- considérant l'ambition du gouvernement de rationaliser les remises et les réductions prévues dans les tarifs de la SNCB;
- considérant l'ambition d'augmenter le nombre de voyageurs de 30 % d'ici 2032;
- considérant les observations formulées en commission de la Mobilité de la Chambre au cours de discussions précédentes sur les nouveaux projets tarifaires de la SNCB;
- considérant les objectifs fixés dans le contrat de service public 2023-2032 conclu avec l'autorité fédérale;
- considérant l'augmentation des prix que les seniors, entre autres, sont tenus de payer lorsqu'ils entreprennent un plus long voyage;
- considérant la difficile organisation pratique pour les voyageurs d'un jour qui se déplacent du Limbourg ou d'autres régions vers la côte, par exemple;
demande au gouvernement:
- de relancer la concertation avec la SNCB afin de remédier au manque de clarté de la nouvelle structure tarifaire de la SNCB;
- de relancer la concertation avec la SNCB afin de faire rectifier le renchérissement des plus longs déplacements."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Serge Hiligsmann en mevrouw Carmen Ramlot.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Serge Hiligsmann et Mme Carmen Ramlot.

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

03 Actualiteitsdebat over het sociaal overleg met de vakbonden en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sociaal overleg met de vakbonden" (56008063C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe verwerping van het protocolakkoord" (56009141C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verworpen ontwerpakkoord over het statuut van het spoorpersoneel" (56009150C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het spoorakkoord" (56009223C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitblijven van akkoorden met de vakbonden" (56009232C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verwerping van het ontwerpakkoord over een gemoderniseerd statuut voor het spoorpersoneel" (56009246C)

03 Débat d'actualité sur la concertation sociale avec les syndicats et questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concertation sociale avec les syndicats" (56008063C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau rejet du protocole d'accord" (56009141C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur le statut du personnel ferroviaire" (56009150C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accord sur le rail" (56009223C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'absence d'accords avec les syndicats" (56009232C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur la modernisation du statut du personnel ferroviaire" (56009246C)

03.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb twee vragen ingediend, die ik kort zal samenvatten.

Het is een actueel onderwerp sinds gisteren en vandaag. Ik wil het hebben over het sociaal overleg met de vakbonden. U bent al lang aan het onderhandelen met de vakbonden en u hebt eind april, met de nodige trots, een sociaal voorakkoord aangekondigd in de pers.

Dat voorakkoord werd echter massaal verworpen door de achterban van de verschillende vakorganisaties. Vervolgens is er verder onderhandeld en u gaf aan dat tijdens die onderhandelingen was overeengekomen dat er geen nieuwe spoorstakingen zouden volgen. Dat is ook zo geweest. Dat hebben we kunnen vaststellen.

Men is uiteindelijk op een bepaald moment tot een tweede akkoord gekomen. Dat betrof een voorontwerp van akkoord over de modernisering van het statuut van het spoorpersoneel, maar ook dat nieuwe akkoord werd verworpen door de achterban van de vakbonden. Het nieuwe akkoord zou HR Rail als juridische werkgever van het spoorpersoneel behouden en voorzag bovendien in het behoud van statutaire aanwervingen voor bepaalde groepen bij het spoor, in tegenstelling tot het eerste voorakkoord. Dat werd dus echter ook verworpen, daarom heb ik deze vragen ingediend.

Wat is de stand van zaken en hoe moet het nu verder? Ik heb een straffe verklaring van u gelezen – dat is althans wat de pers schrijft –, dat de tijd van overleg voorbij zou zijn en dat de tijd van beslissingen nemen eraan zou komen. U zei ook dat vanaf 2027 nieuwe aanwervingen alleen nog op contractuele basis mogelijk zouden zijn.

Intussen vernamen wij dat er eind november opnieuw nationale acties zullen plaatsvinden. Ik wilde u eigenlijk vragen of u kunt garanderen dat er geen nieuwe stakingen zullen plaatsvinden en hoe u dat zult garanderen, maar gisteren is die vraag onderuitgehaald. Er zal worden gestaakt. Vandaag is

bovendien bevestigd dat er gedurende drie dagen gestaakt zal worden bij het spoor. Zoals ik al meermaals heb aangegeven, betreur ik dat ten eerste voor de treinreizigers, die daar opnieuw de dupe van zullen zijn.

Ik wil vooral weten hoe het verder moet met de besprekingen met de vakbonden en het sociaal akkoord. Waar staan we? Wordt er nog gepraat? Gaan de gesprekken nog door? Wat vindt u van de stakingen, die ik ten eerste betreur? Bent u van plan nog actie te ondernemen om te voorkomen dat er opnieuw spoorstakingen plaatsvinden, zodat de treinreizigers de normale dienstverlening krijgen waar zij recht op hebben?

03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les syndicats ont rejeté l'accord – du moins le protocole – soumis par votre cabinet.

Je pense que c'est un peu normal. Ils ont écouté leur base, laquelle a marqué son désaccord. Il faut tout dire: ils avaient le choix entre perdre leur statut ou le garder, mais vidé de sa substance, le but étant, sur le long terme, de procéder à des suppressions de postes pour des raisons économiques.

Monsieur le ministre, allez-vous vous remettre autour de la table et véritablement prendre en compte les demandes syndicales, ou allez-vous imposer un plan que personne ne souhaite? Vous justifiez ce plan par l'obligation de libéraliser le secteur en 2032. Je me permets d'affirmer que rien n'oblige à libéraliser le transport de voyageurs. L'Europe ne l'impose pas. Elle permet de maintenir l'attribution directe sous certaines conditions. La Belgique pourrait très bien remplir ces conditions.

Par ailleurs, nous avons demandé une audition sur le sujet et elle a été refusée. Nous ne pouvons donc même pas en discuter. Allez-vous faire preuve de plus de nuance lorsque vous évoquez la libéralisation potentielle – mais non obligatoire – prévue pour 2032?

Il vous est toujours possible de changer d'avis.

03.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, u bent een minister van overleg, dat siert u, maar toch springt het vernieuwde, aangepaste voorstel opnieuw af.

Het doel van de hervorming is nochtans duidelijk: meer flexibiliteit en een moderner HR-beleid, zodat de spoorbedrijven op de toekomstige uitdagingen kunnen inspelen. Denk maar aan de liberalisering van het reizigersvervoer tegen 2032.

Toch blijft de weerstand groot. Er klinkt kritiek dat het overleg opnieuw te snel is stopgezet.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u het feit dat het aangepaste en meer evenwichtige voorstel door de achterban van de vakbonden is verworpen? Hoe ziet u het verdere traject om de noodzakelijke modernisering van het personeelsstatuut te realiseren, met het oog op een sterker en toekomstgericht spoorbedrijf?

Kunt u bevestigen dat u teruggrijpt naar het akkoord dat eerder werd gesloten met de vertegenwoordigers van de spoorbonden ACOD, ACV en VSOA?

In welke concrete timing voorziet u om de hervormingen door te voeren?

03.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vos collègues députés nous refusent l'audition des organisations syndicales depuis un certain temps, de manière quasi systématique. Et, maintenant, c'est vous qui n'allez plus les rencontrer. Vous l'avez déclaré: le temps de la négociation est terminé. Vous allez mettre en œuvre finalement un plan qui, selon vous, ou pas, est le meilleur ou le moins pire.

Voici quelques semaines, vous aviez négocié et obtenu avec les syndicats un préaccord. Celui-ci prévoyait notamment le maintien d'engagements statutaires pour des fonctions qui représentent quelque 60 % des emplois. Toutefois, la plus grande flexibilité qui aurait été demandée aux travailleurs concernés ainsi que la possibilité de licenciement des statutaires, de ce nouveau type de statutaires, si la charge de travail venait à diminuer, ont eu raison de ce préaccord. Et c'est logique. Lorsque plus de trois quarts des travailleurs d'un secteur refusent un préaccord, on peut légitimement se dire qu'il n'était pas bon, qu'il n'était pas optimal. Convenez-en! D'ailleurs, ce ne sont pas les syndicats qui mènent la

fronde, mais ce sont les travailleurs, la base qui réagit.

Monsieur le ministre, la libéralisation du transport des voyageurs est annoncée pour 2032. Vous le savez aussi bien, si pas beaucoup mieux que moi. Vous estimez que c'est déjà demain pour ce secteur et qu'il faut avancer rapidement. Vous avez donc claqué la porte, fermé la porte à un nouveau round de négociations après le rejet de ce préaccord. N'est-il pas cependant de votre responsabilité de remettre les dirigeants et les syndicats du rail autour de la table? Il me semble que vous vous y étiez engagé. Il est donc, de mon point de vue, de votre responsabilité de faire cette offre et d'entamer à nouveau des négociations avec les syndicats, les travailleurs et les membres de la direction de la SNCB.

En ouvrant la porte au licenciement du personnel statutaire, vous deviez vous douter que cela ne passerait pas auprès du personnel. Pourquoi dès lors ne pas envisager d'autres pistes? Vous savez par ailleurs que les travailleurs attendent aussi une réponse de votre collègue Jambon concernant les pensions. Ils nourrissent malheureusement peu d'espoir. Avez-vous d'autres informations à ce sujet? Et tenterez-vous de convaincre M. Jambon? C'est votre défi, monsieur le ministre!

03.05 Irina De Knop (Open Vld): De context is al uitgebreid door de collega's geschetst, met name dat de spoorbonden het ontwerpakkoord opnieuw hebben verworpen. Zoals wij het hebben begrepen – misschien kunt u dat verduidelijken, mijnheer de minister – gaat de discussie vooral over de juridische werkgever van het spoorpersoneel en het behoud van de statutaire aanwervingen.

In een eerste ontwerp, dat al in mei was afgewezen, zou de statutaire aanwerving in 2028 stoppen en zouden de NMBS en Infrabel juridische werkgevers worden in de plaats van HR Rail. In het nieuwe ontwerp zou HR Rail wel de juridische werkgever blijven en zou het statuut voor bepaalde functies behouden blijven. Ondanks al die aanpassingen stemde de achterban opnieuw tegen: 79 % bij ACOD en 74 % bij ACV Transcom.

Mijnheer de minister, kunt u toelichten wat de concrete inhoud van het ontwerpakkoord was dat door de vakbonden is verworpen? Welke hervormingen stonden daarin?

In het eerste voorakkoord van voor de zomer stond dat de statutaire aanwervingen in 2028 zouden stoppen. In het nieuwe akkoord blijft er toch sprake van het behoud van statutaire aanwervingen voor bepaalde functies. Kunt u toelichten voor welke functies en waarom u die versoepelingen voorgesteld hebt?

Stoppen de gesprekken nu definitief, zoals u eerder aangaf, of gaat u toch opnieuw rond de tafel zitten? Als dat niet het geval is, zult u dan met een eigen voorstel naar de regering stappen, met daarin de stopzetting van de statutaire aanwervingen?

Hoe ziet u de rol van HR Rail als juridische werkgever? Wat is de timing van dit alles, mijnheer de minister?

De **voorzitter**: Wensen nog andere leden zich bij deze discussie aan te sluiten? *(Nee)* Dan geef ik het woord aan de minister.

03.06 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, le préaccord de Leuven, signé le 23 avril 2025, prévoyait effectivement une contractualisation des recrutements à partir du 1^{er} janvier 2028 tout en maintenant un engagement statutaire pour environ 60 % des fonctions, notamment les métiers techniques et roulants. Ce compromis visait à concilier les impératifs de modernisation avec la préservation du statut pour les fonctions critiques.

Le protocole d'accord du 1^{er} octobre 2025 laissait, quant à lui, deux options ouvertes: soit le maintien d'un haut niveau d'engagement statutaire accompagné de mesures de flexibilisation du statut (temps de travail, mobilité, etc.), soit une contractualisation généralisée, avec des garanties en matière de carrière et de rémunération pour le personnel déjà en place.

Lors des négociations avec les présidents des organisations syndicales, chacun était pleinement informé du fait que le rejet du protocole par la base – ce qui est son droit – entraînerait l'application du principe de contractualisation. Cette position a été clairement exprimée et assumée dans mon

communiqué de presse, où j'ai également salué le caractère constructif des échanges et le sens des responsabilités des représentants syndicaux.

Mijn doel was een evenwichtig voorstel te formuleren dat gesteund kon worden door de vakbondsvertegenwoordigers en tegelijkertijd afgestemd was op de behoeften van een moderne spoorwegsector. Het betrof geen eenzijdige tekst, maar het resultaat van overleg, luisteren en onderhandeling. Na verschillende maanden overleg tussen mijn kabinet, de spoorwegonderneming en de representatieve vakorganisaties werd een nieuw ontwerpakkoord over de modernisering van de spoorwegsector voorgelegd aan de vakbondsleden. Ze verzetten zich echter tegen dat ontwerpakkoord, dat hun vertegenwoordigers nochtans hadden goedgekeurd.

Met betrekking tot HR Rail, blijft de onderneming de juridische werkgever van het spoorwegpersoneel, maar haar taken zouden worden herzien. Het ontwerp voorzag erin dat die dienst vanaf 2027 niet langer verantwoordelijk zou zijn voor de aanwerving, selectie en opleiding. Die bevoegdheden zouden worden overgedragen aan de NMBS en Infrabel. HR Rail zou een centrale rol blijven vervullen en instaan voor de sociale dialoog, het beheer van het statuut en de loonadministratie.

In het voorstel van akkoordprotocol kregen de representatieve vakorganisaties de keuze tussen het behoud van statutaire wervingen voor sleutelberoepen, met een ingrijpende modernisering van het statuut, en een algemene contractualisering van de werving. Aangezien er geen akkoord werd bereikt over de modernisering van het statuut, zal vanaf 1 januari 2028 worden overgegaan op een contractualisering van de werving, in overeenstemming met de bepalingen van het ontwerp van protocolakkoord. Ook zal de hervorming van HR Rail worden doorgevoerd.

Mijnheer Troosters, het regeerakkoord bepaalde dat de kwestie van de juridische werkgever van het spoorwegpersoneel nader onderzocht zou worden. Uit de analyse bleek dat het wetgevende kader flexibiliteit biedt en het mogelijk maakt bepaalde bevoegdheden toe te wijzen aan hetzij de juridische hetzij de feitelijke werkgever, afhankelijk van de beoogde invulling. Elke structuur kent haar eigen voor- en nadelen.

La priorité a été donnée à une approche efficiente de la situation, car, dans les faits, le nombre de processus existant encore aujourd'hui en doublon s'est révélé très limité. Certains services gagnaient à être centralisés afin de réduire les coûts et d'améliorer la coordination. Je respecte bien entendu la décision de la base syndicale, mais je rappelle que la réforme du secteur ferroviaire est une nécessité dans le contexte de la libéralisation du transport de voyageurs prévue pour 2032. Il est de notre responsabilité collective de préparer les entreprises ferroviaires à cette échéance en leur donnant les outils RH adaptés.

Madame Jacquet, cet accord, bien que non retenu, traduisait, me semble-t-il, une vision lucide et équilibrée de l'avenir du rail. Il marquait une étape importante vers une modernisation indispensable. Le temps de la décision ne peut plus être différé. Le dialogue social reste ouvert, mais il s'inscrit désormais dans un cadre de mise en œuvre et non de renégociation. Il est exact que les trois organisations syndicales représentatives – CGSP Cheminots, SLFP Cheminots et CSC Transcom – ont rejeté le protocole d'accord proposé. J'en prends acte avec sérieux et responsabilité. Je tiens toutefois à rappeler que ce protocole est le fruit d'un long processus de concertation avec les partenaires sociaux. Il ne s'agit pas d'un passage en force, mais d'une tentative sincère d'adapter notre modèle ferroviaire aux réalités européennes, budgétaires et opérationnelles.

Sur le cadre européen, la mise en concurrence des services de transport de voyageurs est désormais la norme, conformément au quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. La Belgique devra justifier toute dérogation, ce qui devient de plus en plus difficile. Nos voisins ont déjà adapté leur modèle. La France a mis fin au recrutement statutaire dès 2020, l'Allemagne dès 1994 et les Pays-Bas n'ont jamais eu de statut comparable. Nous ne pouvons rester à l'écart de cette évolution et de cette nécessaire flexibilité.

Sur le statut du personnel, je tiens à être clair. Le protocole ne supprime pas le statut. Il propose une contractualisation progressive pour les nouveaux emplois pour le 1^{er} janvier 2028 au plus tard ou avec un maintien d'un quota de recrutement sous statut. Il introduit également des garanties pour les contractuels, notamment une commission paritaire dédiée, tout en préservant les droits acquis des statutaires. Il s'agit d'une modernisation, pas d'un démantèlement.

Concernant la concurrence, il ne s'agit pas de privatiser, mais de préparer la SNCB à affronter un environnement concurrentiel. Le protocole vise à renforcer sa capacité à rester l'opérateur principal en lui donnant les outils RH nécessaires pour être compétitif. C'est une approche pragmatique, et non pas idéologique.

Enfin, je regrette que certains discours politiques instrumentalisent ces enjeux à des fins partisans en occultant les défis réels du secteur: pénurie de personnel, digitalisation, performance. Ces défis exigent des réformes courageuses et responsables.

Le gouvernement fédéral entend tirer toutes les leçons du processus de concertation et poursuivre les réformes nécessaires. Les prochaines étapes incluent une note que je viendrai vous présenter pour accompagner les adaptations réglementaires nécessaires.

Enfin, concernant les pensions du personnel ferroviaire, je vous invite à adresser cette question à mon collègue, le ministre des Pensions, en charge de ce volet. Je suis conscient des attentes du personnel et je partage votre souci de clarté en cette matière.

Concernant Securail, je tiens à rappeler que ces activités restent pleinement intégrées au sein de la SNCB, conformément aux dispositions du protocole d'accord. L'ensemble du personnel concerné continue d'être employé par la SNCB, ce qui garantit la stabilité des missions de sécurité ferroviaire. Au-delà du maintien institutionnel, l'objectif est de renforcer la coordination opérationnelle entre Securail et la police des chemins de fer, afin d'améliorer l'efficacité des interventions sur le terrain et la sécurité des usagers. Cette coordination renforcée vise à mieux articuler les rôles respectifs, à fluidifier les échanges d'informations et à optimiser les ressources dans un contexte de mobilité en mutation.

Ces discussions sont menées en étroite concertation avec la direction de Securail, afin de rester au plus près des réalités du terrain et des besoins opérationnels. Il est essentiel que les décisions prises soient pleinement alignées avec les contraintes et les attentes des équipes de terrain.

Concernant les risques de grève, je suis bien entendu attentif aux risques de tensions sociales dans le secteur ferroviaire. Le rejet du protocole par les bases syndicales, bien que regrettable, ne doit pas être interprété comme une rupture du dialogue. Je tiens à souligner que les présidents des organisations syndicales ont participé activement et de manière constructive aux négociations. Tous étaient informés qu'en cas de rejet, la contractualisation deviendrait la voie par défaut.

Cette position a été clairement exprimée dans mon communiqué de presse. Je remercie évidemment les représentants syndicaux pour leur encouragement, mais je ferai ce que j'ai dit. Il y a un moment où les décisions doivent être prises et je les prends vraiment dans l'intérêt de la société, mais également de ses travailleurs.

L'année 2032, qu'on le pense ou pas, c'est demain. Je regrette que cette date n'ait pas été préparée plus tôt et je ne tiens pas à ce qu'en 2029 on dise – peut-être plus à moi car je ne serai plus là – que ça n'a pas été fait. Ma responsabilité, c'est d'amener une société publique vers les performances nécessaires pour qu'en 2032, nous ayons un rail opérationnel, un rail concurrentiel et surtout qui garde son personnel que je considère comme de qualité.

À ce stade, je n'ai pas reçu de garantie formelle quant à l'absence de grève, mais je reste confiant dans les capacités des partenaires sociaux à maintenir un dialogue responsable. J'ai également lu presse; mais je n'ai, à ce stade, pas reçu de préavis.

03.07 **Frank Troosters** (VB): Bedankt voor uw uitgebreide antwoord, mijnheer de minister. Het positieve daaraan is dat we nu wat meer inzicht hebben gekregen in de inhoud van de gesprekken. U hebt dat steeds afgehouden zolang de gesprekken aan de gang waren.

Ik heb vastgesteld dat uw houding ook meer vastberaden is geworden tegenover uw gesprekspartners. U onderstreept vastberaden de nodige stappen te zullen ondernemen om de spoorbedrijven voor te bereiden op de uitdagingen die zeker vanaf 2029 op ons afkomen. Ik heb het dan over de liberalisering van het spoor. Overigens is die voor het personenvervoer al een feit. Alleen heeft de toewijzing van het unieke operatorschap aan de NMBS dat proces enigszins op de lange baan geschoven. Men heeft zich

daar ook nooit op voorbereid – we komen straks op dat onderwerp terug, als we daaraan toekomen – en u krijgt dat nu deels op uw bord. Het siert u dat u uw verantwoordelijkheid wilt opnemen. Ik vrees echter dat, als de houding verhardt en men bijvoorbeeld inzet op een progressieve invoering van de contractualisering van toekomstige aanwervingen, dat op heel wat weerstand zal stuiten.

De eerdere akkoorden getuigden toch van enige ambitie in een bepaalde richting, maar men stuitte op een weigering. Vervolgens koos men voor versoepeling en kwam men meer tegemoet aan de verzuchtingen van de vakbonden en het spoorpersoneel. Ook die teksten werden afgewezen en nu kiest men opnieuw voor verharding.

Dat doet mij vermoeden dat het voorstel veel reactie zal uitlokken. Het is uiteraard positief dat u hoopt op verder overleg. Maar ik vrees – en dit aspect is onderbelicht gebleven – dat u in de tussentijd nog met heel wat stakingen geconfronteerd zult worden. Ik vrees dat als de onenigheid zo groot blijft, daar de treinreiziger het slachtoffer van wordt.

03.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je ne peux me satisfaire de ce refus d'écouter le point de vue des cheminots, de la base. Vous avez dit cette semaine à la radio que les cheminots étaient privilégiés. J'entends que, pour vous, se lever à toute heure de la nuit, travailler dehors par tous les temps, dans des ateliers qui ne sont pas chauffés, avec des congés qui sont refusés; gérer les voyageurs qui sont en colère parce qu'ils subissent les économies que vous imposez; ce sont des privilèges.

Non, être statutaire n'est pas un privilège. C'est une compensation pour des conditions de travail difficiles. Vous le savez, mais vous essayez juste de diviser les gens. Votre sortie dans la presse est totalement inacceptable. Les cheminots ne vous font plus confiance, à raison. Ces discours ne vont pas apaiser les tensions sociales!

Les vrais privilèges ne sont, pour moi, pas sur le rail, mais plutôt ici, dans les bureaux des politiciens qui gagnent 11 000 balles par mois, avec appartement de fonction et indemnité de logement. C'est indécent! Vous pouvez compter sur nous: nous ne lâcherons pas l'affaire, et nous ne nous laisserons pas faire, c'est sûr!.

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

Ik ben heel blij u nogmaals te horen benadrukken dat de hervorming echt wel nodig is. Het verbaast mij dan ook dat het tweede, zelfs veel evenwichtiger voorstel opnieuw werd afgewezen. We spreken hier immers over een noodzakelijke modernisering. Er zijn wel degelijk privileges. Men kan naar links blijven kijken en doen alsof er niets aan de hand is, maar ik denk dat het goed is dat het eens werd benoemd.

Ik vind het bijzonder jammer dat de vakbonden de hervorming blijven blokkeren, want elke maand uitstel is een maand verloren in de voorbereiding van de liberalisering. Die is trouwens al van start gegaan.

Ik waardeer uw vastberadenheid in het dossier om een en ander niet los te laten en hoop dat de regering bij de verdere stappen de nodige ruggengraat toont. Het is tijd om voet bij stuk te houden. Wie in een toekomstgericht spoor gelooft, mag niet vasthouden aan privileges en structuren uit het verleden.

03.10 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vous dites que la concertation avec les partenaires sociaux est importante. Vous ne cessez de le dire. Et là, vous fermez la porte. Vous parlez de votre responsabilité, donc vous vous dites responsable, mais en fait vous abandonnez la négociation. Et quand je vous parle des pensions et de l'autre problème qui se présente aux cheminots, vous me renvoyez vers M. Jambon en disant "Je n'essaierai pas de le convaincre" alors que je vous lançais ce défi. C'est dommage!

La base des travailleurs n'est plus respectée. La flexibilité est pour vous nécessaire et même obligatoire. Votre seule ligne de conduite, en somme, ce sont moins de droits pour les travailleurs, plus d'économies, des économies massives, et prendre le bien-être des travailleurs en compte n'est pas pour vous prioritaire. Je le déplore!

Pour notre groupe, ce n'est pas une instrumentalisation. Les travailleurs vont donc devoir faire grève pour se faire entendre. Et puis, on les critiquera parce qu'ils font grève alors que finalement, c'est de

votre responsabilité. Ils méritent pourtant le respect. Ce ne sont pas des privilégiés comme vous le dites, monsieur le ministre, permettez-moi d'insister sur ce point!

03.11 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat u er alles aan hebt gedaan om een goed akkoord tot stand te brengen en dat u ook zonder akkoord doorgaat.

Ik heb genoteerd dat tegen 2028 in een volledige contractualisering wordt voorzien, ook al behoudt HR Rail wel een bepaalde rol. Het is mij niet duidelijk of HR Rail de juridische werkgever blijft. Het kan ook dat ik het wegens de taal niet goed heb begrepen. Als u dat nog wilt verduidelijken, graag. Kunt u dat nog eens verduidelijken? Ik zal een en ander zeker in de notulen nalezen.

Ik wil u graag feliciteren met uw daadkrachtige houding. Ik denk dat het inderdaad van staatsmanschap getuigt om eerst te onderhandelen met vakbonden en daar respect voor te tonen. Als men echter niet tot een akkoord kan komen en onvoldoende op lange termijn kan denken, is het nodig dat er beslist wordt. Wellicht komt de driedaagse staking van november dan ook niet uit de lucht vallen. Ik zou u vooral willen vragen, mijnheer de minister, om niet op te geven en vol te houden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La présence physique en gare d'Arlon" (56007543C)

04 Vraag van Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanwezigheid van stationspersoneel in het station Aarlen" (56007543C)

04.01 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, un article de presse paru fin août relatait les difficultés rencontrées par plusieurs voyageurs à la gare d'Arlon, où les guichets ferment dorénavant à 14 h 15. Les constats sont similaires en gare de Marbehan, où les guichets sont en permanence fermés. Faute de présence humaine, certains usagers, souvent des personnes âgées, des touristes ou des voyageurs peu familiers avec le numérique, se trouvent désemparés face aux automates: écran en veille, destination introuvable, paiement refusé.

Une simple étiquette mentionne les coordonnées du Contact Center de la SNCB, mais celle-ci passe inaperçue pour la plupart des voyageurs. À la gare de Bruxelles-Central, total changement de décor, la situation est tout autre: ici, un agent de la SNCB et plusieurs étudiants jobistes sont présents pour accompagner les voyageurs et ainsi assurer une réelle assistance. À Arlon et Marbehan, en revanche, les usagers semblent abandonnés à leur sort et doivent compter sur la solidarité d'autres passagers.

Comment la SNCB justifie-t-elle que les gares d'Arlon et de Marbehan, nœuds ferroviaires transfrontaliers essentiels, n'aient plus de guichets ouverts après 14 h 15 voire plus de guichets du tout?

Des solutions alternatives sont-elles envisagées par la SNCB afin de maintenir une présence physique plus tard dans la journée dans les gares stratégiques que sont Arlon et Marbehan afin d'assurer information et accompagnement des voyageurs?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Ramlot, tout d'abord, aucune fermeture de guichets n'a eu lieu depuis 2021. Aujourd'hui, 91 gares disposent encore d'un guichet, bien que les horaires aient été adaptés. À Arlon, par exemple, les guichets ferment effectivement à 14 h 15 en semaine, parce que cet horaire reflète l'évolution des habitudes de voyage et la baisse marquée de la fréquentation des guichets.

Les changements sont statistiquement contrôlables. En effet, la part des ventes réalisées aux guichets est passée de 55 % en 2015 à moins de 7 % aujourd'hui. Les voyageurs privilégient désormais – et je m'en réjouis – les canaux numériques comme l'application et le site web. Néanmoins, en tant que ministre fédéral de la Mobilité, je veille à ce que chaque citoyen puisse avoir accès à un canal d'achat qui réponde aux attentes.

Des mesures spécifiques sont prévues pour les publics plus vulnérables: brochures explicatives,

assistance téléphonique, séances d'informations organisées en collaboration avec les autorités locales si les usagers le souhaitent.

En outre, de nouveaux automates, plus accessibles et intuitifs, seront déployés à partir de 2027. Mais à court terme également, la SNCB apporte des changements afin d'aider au mieux les voyageurs, afin d'améliorer l'expérience des clients pour les destinations vers le Luxembourg.

La SNCB va modifier sur l'écran principal des automates existants de Luxembourg vers Luxembourg-toutes gares.

Les priorités exprimées par les voyageurs concernent avant tout la ponctualité, l'offre de trains, l'information et le confort. Ce sont ces aspects que la SNCB renforcera dans les années à venir. Elle doit également respecter son plan de performance convenu avec le gouvernement fédéral, qui prévoit une amélioration annuelle de la productivité de 4,5 %. Enfin, les gares restent ouvertes et accessibles. Les salles d'attente sont chauffées et ouvertes jusqu'à au moins 20 h – j'ai d'ailleurs pu encore en être témoin hier soir, lorsque j'ai pris le train de Luxembourg à Bruxelles – et la présence de personnel est assurée quotidiennement. L'assistance aux personnes à mobilité réduite est maintenue et sera même étendue.

Enfin, je tiens à souligner que le contrat de service public de la SNCB prévoit des dispositions en matière de garanties offertes par l'entreprise publique en termes de services aux voyageurs. Ces garanties se reflètent notamment dans les chiffres suivants, qui permettent de comparer la situation avec celle de nos voisins. Ainsi, en Belgique, nous disposons de 91 gares avec guichet, soit un guichet pour 125 000 habitants. En France, il n'y a que 400 guichets, soit un pour 170 000 habitants. Et aux Pays-Bas, on ne compte qu'un guichet pour un million d'habitants. Je pense donc que la SNCB n'a pas à rougir.

04.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Il y a environ 50 ans, déjà, les leaders luxembourgeois des principales formations politiques ont décidé d'unir leurs forces pour entamer le combat de la défense et du redressement du Luxembourg, province négligée, oubliée, abandonnée, maltraitée par l'État. Ce combat a conduit à des succès dont nous, Luxembourgeois, sommes légitimement fiers. Le Luxembourg est aujourd'hui une province en plein développement économique, démographique, sociale, culturelle, ouverte sur le bassin transfrontalier de la Grande Région, avec Arlon comme ville pivot wallonne.

Mais ce combat n'est pas terminé. Chaque jour, ou presque, nous nous heurtons à des nouvelles brimades contre lesquelles nous devons nous redresser. Depuis l'origine, ce combat s'appuie sur deux maîtres-mots qui combinent nos exigences, à savoir respect et égalité des droits. Le respect, c'est d'être considéré comme des citoyens à part entière et pas comme des citoyens de seconde zone ou, pour le dire en termes ferroviaires, comme des citoyens de bout de ligne, des riverains d'un cul-de-sac.

L'égalité des droits, ce n'est pas l'égalité de traitement mais la recherche de solutions justes, adaptées, ancrées sur les spécificités du territoire et des ruralités de terrain. L'égalité dans la différence, comme je l'ai dit tout à l'heure. À chaque fois que ces deux exigences sont rencontrées, le combat s'est avéré victorieux. C'est pourquoi nous continuons à miser résolument sur cette recette.

Ce combat pour la reconnaissance des besoins spécifiques du Luxembourg est connu sous le nom de "combat pour la ruralité" ou "défense du sud-est rural wallon".

Laissez-moi vous dire que cela me fait sourire de penser que l'on inscrit aujourd'hui, dans ce combat pour la ruralité, la défense de la gare d'Arlon, soit la plus vieille ville de Belgique, avant Tongres et avant Tournai, fondée par les Romains dans un temps où Bruxelles consistait encore en quelques marais au bord de la Senne.

Je souris encore en rappelant qu'Arlon, au même titre que Luxembourg, Metz ou Sarrebruck, est regardée comme une des villes pôles de la Grande Région en plein développement. Ironie de l'histoire qui ne doit pas faire perdre de vue le sérieux du sujet et l'importance du combat.

Monsieur le ministre, ce combat, nous le poursuivons résolument. Nous voulons compter sur vous pour

qu'en matière de mobilité, cruciale dans le monde d'aujourd'hui, les Luxembourgeois, les Arlonais reçoivent le respect et l'égalité qu'ils méritent.

Je vous en remercie par avance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les survols non annoncés sur le nord de Bruxelles" (56007651C)

05 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De niet-aangekondigde vluchten boven de Noordrand" (56007651C)

05.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, le 24 septembre dernier entre 22 h 55 et 2 h 00 du matin, soyons précis, 27 atterrissages ont été temporairement transférés de la piste 01 vers la piste 07 au titre d'un exercice de formation organisé par Brussels Airport Company pour le déneigement des pistes et des services hivernaux. À la suite de cet exercice, les pistes 01/19 et 25L/07R ont été fermées à tout trafic aérien. Les atterrissages ont donc été déviés vers la 07 à cause d'une simulation de déneigement des pistes. Il apparaît que Brussels Airport Company n'a pas communiqué au sujet de cet exercice aux conséquences pourtant évidentes sur l'utilisation des pistes. Le médiateur de l'aéroport déplore la tenue de pareils exercices dont il aurait souhaité le report hors période PRS (utilisation préférentielle des pistes) au vu de la situation météo et de l'emploi actuel des pistes 01 et 07.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'informer des justifications liées à l'absence de communication de Brussels Airport quant à l'organisation de ces exercices? Est-il avéré que skeyes ne porte aucune responsabilité dans l'activation de la piste 07?

05.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur De Smet, la piste 07R a été en effet utilisée exceptionnellement pour tous les décollages et tous les atterrissages entre le samedi 6 septembre à 13 h 55 et le dimanche 7 septembre à 17 h 22. Le recours à cette piste résulte de la combinaison de circonstances particulières. Tout d'abord, il s'agit des conditions météo: le vent soufflait de l'est-sud-est, ne permettant pas l'emploi des pistes préférentielles 25R et 25L. Ensuite, des travaux planifiés sur les infrastructures de la piste 07L nécessitaient un franchissement de piste active pour le décollage – laquelle devait être intégralement disponible à cet effet. Ces travaux annoncés à l'avance par NOTAM se sont déroulés du 1^{er} au 26 septembre. Ensuite, la piste 07L ne pouvait être utilisée pour les atterrissages en combinaison avec la piste 07R pour les décollages en raison d'une restriction réglementaire imposée par l'Autorité de supervision des services de navigation aérienne. L'utilisation de la piste 07R dans ce contexte visait à garantir la sécurité des opérations aériennes tout en tenant compte des contraintes techniques et réglementaires.

Les travaux sur les pistes font l'objet d'une communication préalable via le site BATC. En revanche, les travaux sur les voies de circulation ne sont pas systématiquement annoncés de la même manière. J'inviterai l'exploitant aéroportuaire et skeyes à améliorer leur communication lorsque de tels cas se présentent afin de mieux informer les riverains et les parties concernées.

Comme vous le savez, l'accord de coalition prévoit la constitution d'un groupe d'experts chargés d'élaborer une loi visant à encadrer les procédures et les modalités de définition des routes aériennes. Je verrai, monsieur De Smet, à ce que ce groupe aborde également les questions que vous soulevez en termes de communication vers les riverains et les communes concernées.

05.03 **François De Smet** (DéFI): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse complète, circonstanciée, et pour le zèle que vous comptez mettre pour sensibiliser les acteurs quant à l'amélioration de leur communication entre eux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 56007781C et n° 56007827C de M. Daerden sont reportées.

06 Question de François De Smet à Mathieu Bihet (Énergie) sur "Le paiement par carte bancaire auprès des bornes de recharge pour véhicules électriques" (56007857C)

06 Vraag van François De Smet aan Mathieu Bihet (Energie) over "Betalen met een bankkaart bij laadpalen voor elektrische voertuigen" (56007857C)

06.01 **François De Smet** (DéFI): *Monsieur le ministre, depuis le 13 avril 2024, est entré en vigueur le règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) lequel dispose que les utilisateurs de véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène doivent être en mesure de payer facilement aux points de recharge ou de ravitaillement au moyen de cartes de paiement ou de dispositifs sans contact, sans avoir besoin d'un abonnement et en toute transparence au niveau des prix.*

Les bornes de recharge rapide installées depuis cette date devront intégrer un système de paiement par carte. Les autres, déjà en service, devront également en être équipées. C'est en effet un talon d'Achille significatif lié à l'électrification de notre parc automobile.

Bon nombre d'automobilistes qui roulent à l'électrique se plaignent et à juste titre de la complexité du paiement aux bornes de recharge. Celui-ci s'effectue en effet majoritairement via une carte d'abonnement à un fournisseur, les MSP (Fournisseur de Services de Mobilité), avec généralement une carte de recharge (RFID) ou une application mobile fournie par le MSP.

Rien qu'en Région bruxelloise, ceux-ci sont environ une trentaine, ce qui signifie qu'en fonction de la borne, le moyen de paiement peut fortement varier.

Il peut donc arriver pour un conducteur de véhicule électrique de multiplier les cartes afin de maximiser ses chances de recharge, certains usagers avouant posséder jusqu'à 6 cartes différentes, sans compter que la plupart des fournisseurs facturent l'abonnement ainsi que des frais d'utilisation qui viennent s'ajouter au prix de la recharge.

Vous conviendrez que tout ceci ne plaide guère en faveur de l'intensification du marché du véhicule électrique, d'autant que le prix des véhicules continue à demeurer assez élevé.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir ce qu'il en est actuellement de l'application de ce règlement européen dans notre pays? Quelles sont les mesures que vous entendez prendre pour favoriser une couverture plus large de ces bornes en moyens de paiement par carte bancaire?

06.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, le règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), entré en vigueur le 13 avril 2024, impose notamment que les bornes de recharge pour véhicules électriques et à hydrogène permettent un paiement simple et transparent, notamment via carte bancaire ou dispositif sans contact, sans abonnement préalable.

Concernant les aspects liés à la mise en œuvre du règlement AFIR, je vous invite à adresser vos questions au ministre de l'Économie, pour les aspects liés aux modalités de paiement et la transparence tarifaire, et aux ministres régionaux de la Mobilité pour les aspects liés au déploiement des bornes de recharge sur le territoire. Veuillez m'excuser de ne pas pouvoir être plus complet. Je ne peux pas assumer des compétences qui ne sont pas les miennes.

06.03 **François De Smet** (DéFI): Ainsi soit-il, monsieur le ministre! Merci tout de même pour votre réponse.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 56007870C van de heer Aerts en nr. 56007884C van mezelf zijn uitgesteld. Mevrouw Schlitz zit nog vast in de commissie voor Sociale Zaken. Vraag nr. 56007950C van mevrouw De Knop is uitgesteld.

07 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entretien, l'éclairage et les travaux de liaison avec le RAVeL à la gare des Guillemins" (56007967C)

07 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Onderhoud, verlichting en werken voor de aansluiting op het RAVeL-netwerk in het station Guillemins" (56007967C)

07.01 **Gilles Foret** (MR): Monsieur le ministre, inaugurée en 2009, la gare de Liège-Guillemins est une porte d'entrée ferroviaire stratégique pour toute une région. Elle exige, à ce titre, un niveau d'entretien exemplaire, tant pour le confort des voyageurs que pour préserver son image et sa durabilité.

Dans une réponse précédente, vous aviez indiqué qu'un plan d'entretien spécifique était en place, notamment pour le nettoyage des structures en hauteur, des couvertures et des auvents. Ces opérations, de basse fréquence, sont-elles bien effectuées selon le calendrier annoncé, soit deux fois par an à une fois tous les deux ans? Des remises à niveau ponctuelles sont-elles également prévues dans ce cadre?

Par ailleurs, en 2024, le prestataire chargé du nettoyage avait connu des difficultés à remplir ses obligations. Vous indiquiez qu'un plan d'action correctif avait été mis en œuvre et commençait à porter ses fruits. Disposez-vous à ce stade d'éléments concrets ou de chiffres permettant d'attester de cette amélioration en 2025?

Concernant les projets d'investissement, le remplacement progressif de l'éclairage par des LED était prévu pour 2025. Peut-on en confirmer le calendrier et l'avancement? Des travaux de liaison avec le RAVeL, à l'arrière de la gare, étaient envisagés pour 2025-2026. Pouvez-vous me confirmer ce calendrier et la concrétisation prochaine de cette liaison essentielle pour les connexions vers et depuis la gare?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement à préserver et valoriser l'une des plus belles gares d'Europe au bénéfice des voyageurs, des riverains et de toute la région liégeoise.

07.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci cher collègue.

Concernant le plan d'entretien spécifique, les opérations de nettoyage à fréquence réduite – entre deux fois par an et une fois tous les deux ans – n'ont été réalisées que partiellement en 2023-2024 en raison de la non-disponibilité d'un contrat approprié. Une opération ponctuelle de remise à niveau est en cours, comprenant notamment le nettoyage des vitres après la dépose de l'œuvre de Buren, le nettoyage des auvents et margelles de quais, ainsi que le nettoyage d'éléments de la structure métallique en hauteur. Cette opération se terminera au cours du premier trimestre de 2026. Le programme de nettoyage à fréquence réduite reprendra son cours normal à partir de 2027.

De manière générale, les prestations de nettoyage quotidien se sont améliorées et stabilisées depuis 2024. La qualité du nettoyage mesurée par la méthode de contrôle normalisée est en permanence supérieure aux exigences du contrat de service public, puisqu'elle atteint le niveau de 86 %.

Pour les autres projets, la gare de Liège-Guillemins est déjà équipée de LED. Dans le cadre du plan d'entretien global, nous remplaçons les équipements défectueux, mais aussi les LED de première génération par du matériel moderne répondant aux dernières normes. Le programme de *relighting* sera terminé au premier semestre 2026.

La mise en service de la liaison RAVeL est, quant à elle, prévue au printemps.

07.03 **Gilles Foret** (MR): Je suppose que ce sera bien le printemps 2026. Merci pour vos réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet pilote de minibus autonomes à Louvain et la nécessaire évolution de la législation" (56008015C)

08 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het proefproject met zelfrijdende shuttles in Leuven en de noodzakelijke wijziging van de wetgeving" (56008015C)

08.01 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, le 11 septembre dernier, la presse relayait que la société flamande de transport public De Lijn avait lancé à Louvain un projet pilote de minibus autonomes. Ces véhicules circulent actuellement sans passagers et devraient en accueillir dès la mi-novembre, avec un steward à bord pour intervenir si nécessaire et pour accompagner le changement. Ce projet, qui se poursuivra jusqu'en janvier 2026, constitue une première en Belgique puisqu'il s'agit de véhicules autonomes circulant à vitesse normale dans un trafic urbain dense.

À l'étranger, de tels projets ont déjà vu le jour dans bon nombre de villes: Lyon, Milton Keynes, Helsinki, Tallinn, Hambourg, Singapour, etc., où des navettes autonomes expérimentales sont utilisées dans le cadre du transport public.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, je voudrais que nous fassions le point sur cette question en Belgique: comment accueillez-vous cette évolution? Quelle évaluation le gouvernement entend-il faire de ce projet pilote en Belgique, et selon quels critères (sécurité, accessibilité, impact environnemental, acceptation par les usagers)? Comment la législation belge et européenne en matière de mobilité autonome pourrait-elle évoluer pour accompagner le développement de ce type de transport, tout en garantissant la sécurité et la responsabilité juridique en cas d'incident? Existe-t-il déjà des concertations avec d'autres pays européens, ou au niveau de l'Union européenne, afin d'harmoniser le cadre réglementaire relatif aux véhicules autonomes dans l'espace public? Enfin, en cas de succès du projet pilote, quelles perspectives concrètes d'extension à d'autres villes ou régions du pays pourraient être envisagées et quel serait le rôle coordonnateur du fédéral?

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: J'accueille très favorablement le lancement du projet pilote de navettes autonomes à Louvain. Cette initiative représente une avancée significative dans l'innovation en matière de mobilité urbaine. Elle illustre la volonté de moderniser les transports publics en intégrant les technologies de pointe, tout en répondant aux enjeux de sécurité, de fluidité du trafic et d'accessibilité. Cette évolution constitue, me semble-t-il, un signal fort de l'engagement de la Belgique dans la transition vers une mobilité plus intelligente, durable et inclusive.

L'évaluation du projet se concentrera principalement sur des aspects liés à la sécurité, tout en intégrant l'observation de la réaction des usagers. Il s'agira de vérifier si les navettes autonomes peuvent circuler de manière fiable et sécurisée dans un environnement urbain dense, tout en analysant la perception et l'acceptation de ce nouveau mode de transport pour les passagers.

Les retours d'expérience combinés aux données techniques recueillies permettront aux constructeurs d'améliorer les performances et la conception des véhicules.

La question de l'encadrement juridique des véhicules autonomes fait l'objet de travaux approfondis au sein d'un groupe interfédéral, qui élabore actuellement un cadre d'essai définissant les exigences techniques et les conditions d'utilisation de ces véhicules dans le cadre de projets pilotes sur la voie publique.

Concernant la responsabilité en cas d'accident, le SPF travaille avec les SPF Économie et Justice pour identifier les éventuelles initiatives juridiques à prendre en la matière.

Au niveau européen, la législation précise déjà les prescriptions techniques relatives à l'homologation des véhicules autonomes en petite série. Des réunions ont lieu actuellement pour déterminer les prescriptions techniques relatives à l'homologation des véhicules produits en grande série.

La mise en œuvre de projets pilotes, tels que celui de Louvain et d'autres en Belgique dont celui d'Anvers que j'ai visité il y a peu et qui était aussi très intéressant, relève de l'initiative des organisateurs d'essais, qu'il s'agisse d'opérateurs de transport ou de constructeurs de véhicules autonomes. Mon administration n'intervient ni dans le choix des lieux, ni dans le calendrier des expérimentations. Cela

ressort de la compétence des Régions qui gèrent les infrastructures et les transports publics.

Je crois pouvoir vous dire que c'est sûrement l'avenir, surtout, je l'espère, pour une mobilité collective car si cette mobilité était plus individuelle, on ne ferait que remplacer des véhicules par des véhicules, ce qui n'est pas forcément l'objectif ni l'ambition recherchée.

08.03 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse circonstanciée.

Comme vous, je pense que c'est une avancée dont il faut se réjouir et, en mobilité, des tas de choses peuvent progresser, notamment grâce à l'intelligence artificielle.

Vous avez, et c'est somme toute logique, rappelé que l'évaluation du dispositif se fait sous l'angle de vos compétences, en tout cas les compétences fédérales, la sécurité et aussi la réaction des usagers et des autres témoins de l'évolution technologique.

En fait, je crois que, technologiquement, on est tous prêts. On sait que la technologie existe. C'est finalement plutôt le cadre juridique et éthique qui pose question, comme pour la voiture autonome classique. En cas d'accident, si des passagers sont heurtés, il convient de s'interroger sur leur profil afin de déterminer précisément qui est concerné. C'est une vraie question éthique qui se pose. Mais nous sommes ici plus largement dans le cadre de la voiture autonome.

Je reviendrai vers vous, monsieur le ministre, pour connaître les conclusions du groupe de travail interfédéral ainsi que les initiatives qu'il conviendrait de prendre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "L'avancement du plan de développement d'un réseau de bornes électriques sur les parkings de la SNCB" (56008016C)

- **Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Le déploiement de bornes de recharge sur les parkings des gares et l'incidence sur les usagers" (56008716C)

09 Samengevoegde vragen van

- **Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De voortgang van het plan voor de uitrol van een netwerk van laadpalen op de NMBS-parkings" (56008016C)

- **Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De gevolgen voor de treinreizigers van de geplande uitrol van laadpalen op stationsparkings" (56008716C)

09.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, fin 2024, j'interrogeais votre prédécesseur, le ministre Gilkinet, concernant l'avancement du plan de développement d'un réseau de bornes électriques supplémentaires sur les parkings de la SNCB.

En effet, la SNCB avait annoncé à l'été 2024 lancer, à l'automne 2025, un appel d'offre afin d'équiper les parkings de ses gares d'un vaste réseau de bornes supplémentaires pour véhicules électriques. Ces nouvelles bornes devaient compléter les bornes déjà installées dans 35 parkings de gares depuis 2020 par la société néerlandaise Allego, qui avait remporté la concession. Les gares présentant des bornes de rechargement sont d'ailleurs listées sur le site internet de la SNCB. A terme, il était question de déployer 2 500 bornes supplémentaires, pour atteindre un total de 5 000 bornes en 2032 et permettrait, à la SNCB, de générer des revenus complémentaires.

En décembre 2024, M. Gilkinet avait confirmé l'intention de concrétiser ce plan d'investissement en bornes de recharges électriques sur les parkings de la SNCB. Le cahier des charges était alors en cours de rédaction en vue de lancer le marché public, courant 2025.

Monsieur le ministre, je souhaite faire le point avec vous.

Pouvez-vous nous rassurer sur l'avancement de ce marché public?

Quelles seront les nouvelles gares équipées?

Le tarif préférentiel pour les utilisateurs du rail, annoncé, confirmé par M. Gilkinet en décembre 2024, sera-t-il bien maintenu?

Quel est, actuellement, le taux de véhicules rechargé par des utilisateurs du rail?

09.02 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la SNCB a confié à la société EnergyVision l'installation de 2 500 nouvelles bornes de recharge sur les parkings de ses gares, soit 5 000 points de recharge supplémentaires. L'objectif est d'équiper d'ici 2027 les 420 gares disposant de facilités de parking. Les premières installations sont prévues dès septembre 2025.

Ce projet vient compléter le contrat conclu en 2020 avec l'entreprise Allego qui gère déjà 2 500 points de recharge répartis sur 38 parkings. Cette nouvelle société assurera pour sa part la fourniture, l'installation, l'entretien et l'exploitation de nouvelles bornes pour une durée de 10 ans.

Si cette initiative répond à une réelle demande et favorise l'intermodalité voiture-train, plusieurs points méritent des éclaircissements.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier précis du déploiement de ces nouvelles bornes? Quelles modalités tarifaires sont prévues pour l'utilisation de ces bornes? Seront-elles harmonisées avec celles des infrastructures déjà déployées par Allego? Quels mécanismes de suivi ont été définis pour évaluer l'utilisation effective des bornes, leur taux d'occupation et la pertinence d'une éventuelle extension? Enfin, comment la SNCB et EnergyVision comptent-elles garantir la complémentarité et la compatibilité techniques entre les différents réseaux de bornes afin de simplifier l'expérience des usagers?

09.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, je voudrais tout d'abord souligner que je soutiens la SNCB dans l'écologisation de ses infrastructures de stationnement, une avancée pour une mobilité neutre en carbone.

La SNCB me fait savoir qu'en collaboration avec la société EnergyVision, elle installera au total jusqu'à 2 500 bornes de recharge supplémentaires sur les parkings entre septembre 2025 et 2027. Comme la plupart des stations contiennent deux points de recharge, il y aura donc jusqu'à 5 000 points de recharge. L'ambition est d'équiper l'ensemble des 420 gares avec parkings SNCB avec cette infrastructure.

Actuellement, 117 bornes, soit 231 points de charge, sont gérées par Allego. L'ordre d'installation des bornes dans les gares dépend de plusieurs facteurs: la situation réglementaire, les possibilités de raccordement au réseau du gestionnaire d'électricité ainsi que la réalité locale propre à chaque site.

Les gares et arrêts des trois Régions seront équipés en parallèle selon une approche équilibrée. Dans la plupart des cas, les installations se réaliseront en deux phases, la première consistant en l'installation de huit points de charge endéans de la première année. Chaque chantier ne démarre qu'après la validation de l'implantation par la SNCB, le gestionnaire du réseau de distribution et, le cas échéant, la commune concernée.

En ce qui concerne les tarifs pour les utilisateurs, le prix pour l'utilisateur final a été explicitement pris en compte lors de l'attribution de la concession. EnergyVision est arrivée en tête sur tous les critères, y compris le tarif le moins cher pour les voyageurs.

Les tarifs exacts dépendent des conditions du marché et sont déterminés par le concessionnaire dans les limites de l'accord.

Les modalités tarifaires sont affichées sur le site internet d'EnergyVision. Il est à noter que les tarifs des deux concessionnaires, EnergyVision et Allego, peuvent différer, chacun appliquant son propre modèle économique dans le cadre des concessions octroyées.

Le contrat conclu avec EnergyVision prévoit le suivi de plusieurs indicateurs, dont le taux d'utilisation des bornes. Lorsque la demande dépasse un certain seuil défini selon une formule objective, EnergyVision est tenue d'étendre son offre. Cette approche combinée à la présence d'au moins une borne de recharge dans chaque parking garantit que le déploiement des infrastructures suit

effectivement la demande des usagers.

Sur le plan technique, l'offre d'EnergyVision, comme celle d'Allego, repose sur des systèmes dits ouverts, tant au niveau hardware, pour les bornes, qu'au niveau software, pour la plateforme de gestion des bornes et des paiements.

Les bornes sont conformes aux norme IEC en vigueur et sont compatibles avec les protocoles OCPP. Les bornes des deux fournisseurs acceptent donc les modalités de paiement fournies par des *mobility service providers* tiers.

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. Je continuerai à m'assurer que le timing du déploiement des bornes de recharge sur les parkings de la SNCB soit respecté et à encourager la SNCB à mettre tout en œuvre pour y arriver.

Mes compétences, partagées entre la Mobilité et le Climat, me poussent à y être doublement attentif.

09.04 Gilles Foret (MR): Merci monsieur le ministre pour les précisions sur l'applicabilité de ces deux systèmes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fiabilité des systèmes de freinage automatique et les mesures envisagées pour la Belgique" (56008017C)

10 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De betrouwbaarheid van automatische remsystemen en de maatregelen voor België" (56008017C)

10.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, veuillez pardonner ma distraction, mais je regardais simplement l'heure pour mon train. Il n'y a pas de souci car j'ai encore un peu de marge de manœuvre. Et comme ils démarrent tous à l'heure...

J'ai pu me rendre compte de la fiabilité des systèmes de freinage, en me fracturant presque la clavicule pour la deuxième fois, tant j'ai été surpris par un freinage brutal sur un parking, au milieu duquel se trouvait simplement un arbre. Mon cas personnel importe peu ici. Ce qui est préoccupant, c'est la vague de freinages fantômes constatés en France, des freinages automatiques sans justification apparente – dans mon cas, il y en avait bien une –, et qui ont conduit à des accidents graves. Une enquête officielle a d'ailleurs été ouverte par votre homologue, le ministre français des Transports, qui interroge actuellement les constructeurs automobiles pour essayer de comprendre le phénomène et en identifier les causes pour éventuellement prendre des dispositions ou émettre des recommandations.

En Belgique, selon la RTBF, peu de cas ont été officiellement signalés. Cependant, D'Ieteren a reconnu avoir reçu quelques échos, sans pouvoir toutefois confirmer leur survenue sur notre territoire. L'institut Vias, quant à lui, a exprimé son inquiétude face à des systèmes rendus obligatoires sans fiabilité totale, et souhaite transmettre les témoignages recueillis au SPF Mobilité.

Je souhaite donc faire le point avec vous, monsieur le ministre. Pouvez-vous objectiver la situation? Observe-t-on en Belgique un phénomène similaire à celui constaté en France? Des cas de freinages intempestifs ont-ils été recensés et relayés auprès des autorités de mobilité, des constructeurs ou des associations de sécurité routière? Disposons-nous de détails concernant le nombre, la nature et les conséquences de ces incidents? Existe-t-il, comme en France, une volonté d'ouvrir une enquête officielle ou technique pour avancer sur ce dossier et, le cas échéant, prendre des dispositions? Quels contacts avez-vous pris, et avec qui – les constructeurs, vos homologues européens, ou quelqu'un d'autre –, pour traiter cette question? Enfin, en matière de prévention et de communication, le ministère

entend-il sensibiliser les conducteurs au comportement à adopter en cas de freinage automatique intempestif? Des directives sont-elles envisagées à destination des concessionnaires et garages pour éventuellement recueillir les données de manière standardisée et pouvoir les traiter? Une veille renforcée et une coordination européenne sont-elles envisagées, à l'instar du dispositif français?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, avant l'apparition de l'article de presse évoquant cette problématique, aucun cas lié à ces freinages automatiques n'avait été officiellement signalé à mon administration. Cela ne veut évidemment pas dire qu'il n'y en a pas, mais, il n'y a en tout cas pas eu d'information officielle.

Depuis, trois citoyens se sont adressés à Vias institute et un autre a contacté directement mon administration pour signaler des freinages d'urgence survenus sans raison apparente.

Compte tenu du nombre limité de signalements, aucune statistique officielle n'a été établie à ce stade. Les cas rapportés concernent Toyota et Volkswagen.

Le SPF Mobilité et Transports suit cette problématique avec la plus grande attention et attend les résultats de la France, avec laquelle il collabore dans le cadre du Forum européen pour la surveillance du marché des véhicules.

Il faut cependant noter que les systèmes d'aide à la conduite, tels que le freinage automatique d'urgence, le maintien de voie ou le régulateur de vitesse adaptatif, doivent être homologués avant de pouvoir équiper un véhicule destiné au marché européen. Cette homologation repose sur des prescriptions techniques harmonisées au niveau de l'Union européenne, garantissant la conformité des systèmes via des tests et vérifications rigoureux réalisés par des services techniques de haut niveau certifiés ISO 17025.

En Belgique, l'homologation des véhicules ressort de la compétence des Régions. Toutefois, dans la pratique, ce sont principalement les services d'homologation des grands États membres, comme la France ou l'Allemagne, qui réalisent ces homologations, les constructeurs y étant généralement établis.

Une fois le véhicule mis sur le marché, le constructeur est responsable de sa conformité aux prescriptions techniques européennes. En cas de non-conformité, la réglementation prévoit que le constructeur doit immédiatement prendre les mesures correctives nécessaires (mise en conformité, retrait du marché ou rappel) et en informer l'autorité compétente ayant délivré la réception, à savoir les autorités nationales ayant procédé à l'homologation européenne du véhicule concerné.

Il convient de rappeler que ces systèmes existent depuis plusieurs années et que très peu de cas problématiques ont été identifiés. L'accident survenu en France constitue un signal important et il revient à l'autorité française d'en examiner les causes. S'il est conclu à un risque significatif, elle pourra imposer au constructeur concerné des mesures telles qu'un rappel des véhicules pour une mise en conformité.

Comme mentionné précédemment, si un conducteur identifie un risque grave, il doit en avertir immédiatement l'autorité du pays ayant procédé à l'homologation européenne du véhicule. Après enquête des autorités de réception, s'il est décidé que les véhicules doivent être rappelés pour être mis en conformité, cette mesure s'appliquera automatiquement dans tous les États membres de l'Union, y compris en Belgique.

Nous allons dès lors nous appuyer sur les recherches actuellement menées par les autorités françaises. Si celles-ci concluent à un risque avéré, les mesures correctives décidées seront d'application dans l'ensemble de l'Union européenne.

Les citoyens confrontés à un dysfonctionnement de leur système d'aide à la conduite doivent bien évidemment s'adresser aux concessionnaires.

Pour ce qui concerne les démarches d'information vers les citoyens et la campagne de sensibilisation, il s'agit effectivement d'une problématique essentielle. Dès que nous aurons reçu les résultats de l'enquête française, nous déterminerons les raisons d'accidents survenus et analyserons, avec mon collègue chargé de la protection des consommateurs, la meilleure manière d'informer les citoyens sur

les comportements à adopter en cas de freinage inadapté. J'en informerai également les Régions, qui sont chargées des campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière.

10.03 Hervé Cornillie (MR): Merci, monsieur le ministre, pour votre longue et intense réponse.

Effectivement, les cas recensés à ce stade l'ont peut-être été à la suite des cas français, mais le recensement de trois cas ne paraît pas être le signe d'un phénomène alarmant.

J'entends également que vous attendez les conclusions des analyses menées en France, ce qui me paraît raisonnable, tout comme j'ai compris que les constructeurs français et allemands étaient leaders sur le marché européen. Nous en rediscuterons plus tard.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les réglementations nationales différentes concernant le tonnage des poids lourds" (56008021C)

11 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verschillende nationale wetgevingen inzake de maximaal toegelaten massa van vrachtwagens" (56008021C)

11.01 Hervé Cornillie (MR): *Monsieur le ministre, le transport transfrontalier représente un enjeu économique et logistique majeur dans les régions frontalières de Belgique, particulièrement à l'ouest de la Belgique, où les échanges routiers avec la France sont intenses.*

Dans ce contexte, il apparaît que des différences de réglementation subsistent entre la France et la Belgique en ce qui concerne le tonnage autorisé pour les poids lourds, tant à l'entrée sur le territoire qu'à l'intérieur des réseaux routiers nationaux. Ces disparités créent une insécurité juridique et opérationnelle pour les transporteurs et peuvent entraîner des problèmes de circulation, de sécurité routière et de contrôle.

Plusieurs agriculteurs de la Botte du Hainaut ainsi que des élus locaux et acteurs du transport m'ont interpellé. Ils signalent notamment des cas où un camion autorisé à franchir la frontière depuis la France se retrouve limité ou interdit sur certaines routes belges, en raison de règles plus strictes ou mal harmonisées côté belge.

Dès lors, je souhaite vous poser les questions suivantes:

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser quelles sont aujourd'hui les principales différences réglementaires entre la France et la Belgique concernant le tonnage autorisé des poids lourds à la traversée des frontières?

Existe-t-il des différences entre le tonnage autorisé pour le passage de la frontière et celui autorisé sur le réseau routier belge, une fois le camion entré sur notre territoire?

Quelles conséquences ces différences peuvent-elles avoir en matière de trafic, d'amendes ou de blocages, notamment pour les transporteurs réguliers opérant dans le Hainaut ou en Wallonie picarde? La Belgique a-t-elle engagé, ou prévoit-elle d'engager, des discussions avec les autorités françaises pour harmoniser ces règles et faciliter les flux transfrontaliers, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité routière?

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette problématique concrète, qui touche à la fois la fluidité du transport, la sécurité des infrastructures, et l'équité entre opérateurs transfrontaliers.

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Cornillie, je vous remercie pour votre question relative à la masse maximale des véhicules, sujet qui relève cependant de la compétence des Régions depuis la sixième réforme de l'État. C'est pourquoi je ne puis que vous inviter à adresser cette question à mes homologues des entités fédérées.

Toutefois, je vous confirme qu'il existe, en effet, des différences entre les règles applicables à l'échelle nationale et au niveau transfrontalier. L'exemple le plus notable est sans doute l'absence d'un accord bilatéral avec la France pour la circulation transfrontalière des 44 tonnes, alors qu'il existe avec les

Pays-Bas. J'ai, néanmoins, évoqué ce dossier avec mon homologue français lors d'un petit-déjeuner dans le cadre du Salon du Bourget. Nous en rediscuterons, lui et moi, au cours d'une mission à Paris. La révision de la directive Masse et Dimension 96/53/CE, qui se poursuit, pourrait cependant imposer la suppression des barrières transfrontalières aux 44 tonnes entre les pays qui les autorisent. Je ne désespère pas de trouver un accord avec mon homologue français avant cette révision.

11.03 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Comme j'ai quelques contacts à la Région, je demanderai à un homologue régional de s'inquiéter de cette question, qui ne demande pas de plus amples développements aujourd'hui. Je tenais simplement à attirer l'attention sur le fait qu'à l'échelle de la Belgique, nous sommes quasi tous des frontaliers et que cela peut avoir un impact économique sur les petits producteurs locaux.

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

De **voorzitter**: Ik zie mevrouw Van den Bosch niet. De heer Bayet heeft zijn vraag nr. 56008079C omgezet in een schriftelijke vraag. Mevrouw Depoorter zie ik ook niet.

12 Questions jointes de

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle des trottinettes électriques" (56008108C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'arrêt de la Cour de cassation concernant les trottinettes électriques" (56008385C)
- Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle interprétation assimilant les trottinettes électriques à des véhicules à moteur" (56008771C)
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008196C)
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008204C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des usagers faibles" (56007952C)

12 Samengevoegde vragen van

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De controle op e-steps" (56008108C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het arrest van het Hof van Cassatie over de e-steps" (56008385C)
- Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe interpretatie waarbij e-steps gelijkgesteld worden met motorvoertuigen" (56008771C)
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008196C)
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008204C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stijging van het aantal ongevallen met zachte mobiliteit" (56007952C)

12.01 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, les récents chiffres publiés par l'Institut Vias mettent en évidence une hausse préoccupante des accidents impliquant des trottinettes électriques. En 2024, on a recensé 1.825 accidents, dont 4 mortels et 1.648 blessés. Les premières données de 2025 confirment cette tendance, avec déjà 470 accidents enregistrés au premier trimestre, soit une hausse de plus de 60%. Dans un grand nombre de cas, la responsabilité de l'utilisateur est directement en cause, notamment en raison du non-respect du Code de la route et d'un sentiment d'impunité facilité par

l'absence de plaques d'immatriculation.

Vous avez indiqué réfléchir à plusieurs mesures afin de remédier à cette situation, parmi lesquelles l'instauration d'une obligation de port du casque, ainsi que l'imposition d'une plaque d'immatriculation pour les trottinettes électriques, tant privées que partagées. Vous avez également mentionné avoir demandé à vos services et à l'Institut Vias de produire un rapport quant à l'éventualité d'étendre certaines mesures aux vélos.

À cet égard, pourriez-vous préciser:

Quelles mesures concrètes, et selon quel calendrier, vous entendez proposer afin de renforcer la sécurité autour de l'usage des trottinettes électriques?

Comment vous envisagez l'éventualité d'une immatriculation obligatoire : serait-elle limitée aux flottes partagées ou étendue également aux engins privés?

Quelles modalités techniques et administratives seraient mises en place pour assurer la traçabilité de ces véhicules?

Dans le cadre de l'obligation éventuelle du port du casque, quelles campagnes d'information et de sensibilisation sont prévues pour accompagner cette mesure, afin d'en faciliter l'acceptation sociale?

Enfin, concernant la question des cyclistes, pourriez-vous préciser les termes exacts de la mission confiée au SPF et à l'Institut Vias, et dans quel délai vous comptez disposer de ce rapport pour fonder vos décisions éventuelles?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue, pour l'intérêt que vous portez à la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques.

Comme vous, je suis conscient de la hausse du nombre d'accidents les concernant ainsi que de la difficulté à identifier les personnes qui n'utilisent pas toujours la trottinette à bon escient.

Ik kom tot de vraag van mevrouw De Knop. Alle actoren in de controleketen zijn zich bewust van dit thema. Ik verwijs voor concrete antwoorden hieromtrent graag door naar de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken.

Het interfederaal verkeersveiligheidsplan dat in 2021 werd goedgekeurd, wordt momenteel samen met de gewesten geëvalueerd. Ik ben van plan om dit initiatief te hernemen en een plan uit te werken waarin mijn regionale collega's en ikzelf kunnen bepalen hoe we optimaal kunnen samenwerken op het vlak van verkeersveiligheid. Het thema van de elektrische steps zal daarbij zeker aan bod komen. De gewesten spelen een doorslaggevende rol in deze problematiek, zowel op het vlak van de infrastructuurontwikkeling als op dat van de sensibilisering.

De cijfers die Assuralia heeft gepubliceerd en waarnaar mevrouw De Knop verwijst, zijn bekendgemaakt in het kader van sensibiliseringscampagnes gericht op het grote publiek, maar ook op werkgevers en preventieadviseurs. De minister van Economie en Werk volgt deze materie op.

Afin d'infléchir cette tendance et malgré l'existence d'un cadre réglementaire qui a été renforcé sous la précédente législature, j'envisage en effet de rendre le casque obligatoire pour les utilisateurs de trottinette électrique. La thématique du port du casque a été abondamment évoquée ces derniers temps par des chirurgiens qui travaillent dans les services d'urgences des hôpitaux. J'ai déjà participé à un symposium organisé par Vias à l'hôpital UZ de Bruxelles qui m'a particulièrement marqué. Je pense que personne ne doute de l'efficacité du port du casque, même s'il n'est pas absolu.

Je n'envisage pas actuellement de concertation avec mon homologue de la Santé publique. Cette thématique au regard des données de santé publique est d'ores et déjà disponible. Mais cela peut bien entendu s'envisager.

Concernant le port du casque, je compte à ce titre discuter prochainement avec les parties prenantes concernées de manière à ce que la mesure puisse rapidement entrer en vigueur sans oublier la question de l'information et de la sensibilisation qui est une compétence des Régions. Mon administration se tient d'ores et déjà prête à entamer les adaptations réglementaires en ce sens. Par

ailleurs, je l'ai chargée de réaliser une étude comparative qui devrait être rendue dans les prochaines semaines. Cette étude a pour objectif d'objectiver l'impact, pour la sécurité routière et sur la santé, des pays qui imposent le port de casque. Je pense à l'Italie, l'Espagne et Malte.

Dans la foulée, j'envisage une concertation avec les Régions une fois que j'aurai en main les éléments objectifs en faveur de cette mesure. Comme je l'ai dit, les Régions encadrent les trottinettes en libre partage dans les grandes villes. Cette discussion devrait aboutir début 2026 à travers une modification de l'arrêté royal sur le Code de la route. Il n'y aurait pas de tranche d'âge spécifique. Hormis les exceptions déjà prévues dans le Code de la route, l'utilisation d'une trottinette électrique n'est dès aujourd'hui pas autorisée avant l'âge de 16 ans.

Monsieur Cornillie, je n'envisage pas d'étendre cette mesure au vélo. Il s'agit de deux types d'engins de déplacement différents. Les trottinettes électriques génèrent des risques très spécifiques dont il faut s'occuper aujourd'hui: la taille des roues, le centre de gravité, l'efficacité du freinage, mais aussi le fait qu'elles incitent à des déplacements dans des conditions de sécurité problématiques, spécifiquement en milieu urbain où elles sont utilisées la nuit, souvent sous influence avec un passager. Ce sont surtout ces types d'usages qui remplissent les services d'urgence des hôpitaux. De plus, je tiens à souligner qu'il m'importe de soutenir l'usage des moyens de déplacement durable.

Spécifiquement sur les vélos, je me réfère au cas des Pays-Bas où seulement 13 % des cyclistes déclarent porter le casque. Et pourtant, c'est un des pays les plus sûrs au monde pour la pratique du vélo, comme le démontre l'étude Vias de 2023.

J'encourage une action sur la prévention du risque d'accident visant à réduire le nombre de chutes et renforcer ainsi le sentiment de sécurité des cyclistes ainsi qu'à la responsabilité individuelle du port du casque sans obligation par l'autorité publique. Si cela ne constitue pas une obligation, je peux néanmoins conseiller de le faire. Cela ne peut en tout cas pas être un risque en moins.

Comme vous le mentionnez, je souhaite par ailleurs étudier la faisabilité de l'immatriculation des trottinettes électriques permettant d'identifier les contrevenants. La question de l'immatriculation est plus complexe et nécessite une étude de faisabilité technique, mais aussi d'analyse coûts-bénéfices de la mesure.

Bien que je sois convaincu du principe, il faut toutefois s'assurer au préalable qu'il soit techniquement possible de poser une plaque ou un autre signe d'identification sur les trottinettes. Il s'agit aussi de s'interroger sur la question de l'immatriculation des autres engins de déplacement, comme les différents types de gyropodes par exemple. Il faut en outre avoir la garantie que l'immatriculation de l'engin peut être suffisamment lisible à distance et par l'entremise de systèmes de contrôle automatisé comme les caméras ANPR.

Enfin, il est indispensable s'assurer que l'immatriculation soit effectivement attribuée à l'engin concerné. Or, à ce jour, ces véhicules ne disposent ni de certificat de conformité, ni de numéro d'identification gravé sur les châssis comme c'est le cas pour les véhicules actuellement immatriculés. Néanmoins, des solutions en cours de réflexion pourraient permettre de trouver une solution nuancée et équilibrée répondant à la nécessité d'une identification des usagers de trottinettes électriques. C'est pourquoi l'étude comparative que le SPF Mobilité et Transports mène actuellement s'attardera notamment sur la manière dont certains États ont rendu l'immatriculation obligatoire.

Comment faut-il traiter les autres engins de déplacement autorisés qui ne sont pas des trottinettes tels que les monoroues, les différents types de Segway et de skateboards? Quel est le régime pour les trottinettes off-road qui ne circulent qu'épisodiquement sur la voie publique? Quelle devrait être la dimension de la plaque? Comment la lier à un véhicule sachant qu'ils ne sont pas homologables? Il apparaît donc prématuré de vous confirmer dès aujourd'hui que je rendrai l'immatriculation obligatoire avant d'avoir pris connaissance des conclusions de cette étude, même si c'est mon intention, mais je ne le ferai qu'après avoir pris connaissance de l'étude.

Outre les deux mesures précitées, j'aimerais rappeler que l'étude comparative que je viens d'évoquer porte plus largement sur les cadres réglementaires nationaux, et notamment les prescriptions techniques spécifiques aux engins de déplacement introduits dans certains pays. En fonction des résultats de l'étude, je pourrais envisager d'introduire un cadre national similaire en Belgique, afin de

garantir un niveau minimum de sécurité pour les trottinettes et les autres engins de déplacement mis sur le marché.

Dans le même ordre d'idée, j'ai récemment interpellé le commissaire européen au marché unique, Stéphane Séjourné, de sorte que la Commission puisse adopter rapidement des prescriptions techniques harmonisées au niveau européen. Je peux également vous informer que les Pays-Bas ont élaboré une proposition pour le Conseil des transports de décembre prochain, afin d'encourager la Commission européenne à établir des prescriptions techniques communes pour les engins de déplacement légers. Cette solution serait à privilégier par rapport à un cadre national.

Concernant la sensibilisation et la prévention, ce sont les Régions qui sont compétentes.

Enfin, j'ai en effet pris connaissance de l'arrêt de la Cour de cassation du 16 septembre 2025. A défaut d'une définition dans la loi, la jurisprudence de la Cour de cassation indique que chaque notion doit être interprétée dans son sens habituel. C'est la première fois que la Cour applique cette jurisprudence dans le contexte de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment pour la notion de véhicule à moteur.

Il est néanmoins important de souligner que la Cour a défini le véhicule à moteur uniquement dans le contexte de la loi du 16 mars 1968 et non dans le contexte du Code de la route.

En effet, contrairement à la loi du 16 mars 1968, le Code de la route a bel et bien une définition du véhicule à moteur. On ne peut donc pas faire application de cet arrêt sur le Code de la route, notamment en ce qui concerne les règles reprises dans le Code de la route à propos des trottinettes électriques. Cet arrêt a donc des conséquences, notamment pour les déchéances du droit de conduire un véhicule à moteur prononcées par un juge.

Dans ce contexte, la Cour de cassation a clarifié qu'une trottinette était un véhicule à moteur et ne pouvait donc pas être conduite pendant une déchéance. Mes services évaluent à présent l'opportunité de l'ajout d'une définition du véhicule à moteur dans la loi du 16 mars 1968, en concertation avec les autres *stakeholders*, dans le but de clarifier le champ d'application précis des déchéances du droit de conduire.

Concernant l'application de la déchéance du droit de conduire aux trottinettes électriques, la Cour s'est prononcée sur la base du droit en vigueur aujourd'hui, en catégorisant les trottinettes électriques de véhicules à moteur.

Pour cette raison – étant entendu que je ne suis pas favorable à ce que la déchéance du droit de conduire s'applique systématiquement aux trottinettes électriques – mon administration travaille sur un projet législatif visant à régler ces questions.

12.03 Benoît Piedboeuf (MR): Merci monsieur le ministre.

Vous venez justement de répondre au sujet de l'arrêt de la Cour de cassation. Il y a un élément sur lequel vous ne vous êtes pas prononcé, à savoir votre interprétation quant à l'accès des trottinettes dans les endroits naturels. Vous avez visité récemment une entreprise qui les fabrique en province de Luxembourg et en Gaume, et ce type de véhicules présente beaucoup d'intérêt.

Par conséquent, je suis content de votre interprétation restrictive de l'arrêt de la Cour de cassation, mais la question est maintenant de savoir si la qualification de véhicule à moteur empêche d'utiliser une trottinette électrique sur des chemins forestiers, par exemple. Je crois comprendre de votre réponse que ce n'est pas le cas.

12.04 Hervé Cornillie (MR): Merci monsieur le ministre pour vos éléments de réponse, rappelant le rôle de chacune des Régions et du fédéral.

En matière d'immatriculation des trottinettes, je comprends qu'il faille attendre les résultats de l'étude comparative à l'échelle européenne avant d'envisager toute autre disposition. En termes de sécurité, je pense quand même que la gravité des blessures infligées aux victimes, et parfois la mort de celles-ci, plaide largement en faveur du port du casque. Je crois aussi que l'approche doit être globale, en

comprenant les cyclistes. Le risque est identique, en tout cas pour la santé.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De status van de aanbesteding van de MR30-treinstellen van de NMBS aan CAF" (56008119C)

- Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gunning van het 'contract van de eeuw' aan CAF" (56008454C)

13 Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la question de l'adjudication des rames AM30 de la SNCB à CAF" (56008119C)

- Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'attribution du "contrat du siècle" à CAF" (56008454C)

13.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, de Raad van State verwierp vrijdag 19 september jl. de vordering tot schorsing die Siemens Mobility ingesteld had tegen de beslissing van de NMBS om het Spaanse CAF aan te wijzen als voorkeurbieder bij de levering van honderden nieuwe treinstellen van het type AM30.

Het gaat om een uitspraak in de Nederlandstalige zaak bij de Raad van State. In een Franstalige zaak tekende ook Alstom, dat eveneens achter het net viste, beroep aan. Maar hier is er nog geen uitspraak.

Naar aanleiding van het arrest van 19 september 2025 wil ik graag volgende vragen stellen:

1. Wat is uw reactie op dit arrest?

2. Hoe schat u op basis van dit arrest de afloop in van het arrest in de andere zaak bij de Raad van State die Alstom aanspande?

3. Kunt u bevestigen dat wanneer ook in de zaak Alstom géén vernietiging van de beslissing van de NMBS wordt uitgesproken, de aanbesteding onherroepelijk wordt, en dat NMBS dan mag overgaan tot uitvoering van het contract met CAF volgens de oorspronkelijke gunningsvoorwaarden?

4. De aanbestedingsprocedure leidde tot sterke zorgen over de impact op lokale tewerkstelling, in het bijzonder bij Alstom in Brugge en Charleroi. Ondanks dat u herhaaldelijk hebt aangegeven dat EU-regels geen voorkeur voor een lokale aanbieder toestaan, ziet u mogelijkheden om in toekomstige bestekken wél criteria in te bouwen die de industriële verankering of duurzaamheid (zoals CO₂-voetafdruk, transportkosten, onderhoudsinfrastructuur) meenemen — binnen het wettelijk kader?

5. Welke maatregelen ziet u mogelijk om de betrokken werknemers en toeleveranciers te beschermen tegen economische onzekerheid, indien de keuze voor CAF bevestigd zou worden, en wat is de geschatte timing waarop duidelijkheid kan worden gegeven over de verdere ontwikkeling van deze bestelling (levering, productie, eventuele lokale onderdelen)?

De **voorzitter**: Mevrouw Eggermont is niet aanwezig om haar vraag nr. 56008454C te stellen. Ik geef dus het woord aan de minister.

13.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte Kamerleden, ik zal eerst antwoorden op de vraag over de lopende procedure.

Zoals u weet, heeft de Raad van State zich onlangs uitgesproken over het dossier. In zowel de zaak aangespannen door Alstom als de zaak aangespannen door Siemens heeft de Raad van State alle middelen van de schorsingsberoepen zonder uitzondering verworpen.

De zaken van de vier ngo's heeft de Raad van State tweemaal ontvankelijk verklaard.

Intussen zijn ook twee annuleringsberoepen ingediend, respectievelijk door Alstom en door Siemens.

Zoals voorzien in de procedure, zal de raad van bestuur finaal moeten beslissen over de gunning van het dossier na het afronden van de onderhandelingen met de voorkeursbieder.

Concernant la question relative à l'emploi local dont nous avons souvent débattu, la SNCB ne peut pas favoriser une production locale, sous quelque forme que ce soit, pour attribuer un meilleur score à un soumissionnaire, qui garantirait par exemple une certaine production locale ou le développement de certaines connaissances ou emplois locaux. Le lieu de production ne constitue pas un critère pertinent pour la qualité de l'offre. Les critères d'attribution qui évalueraient le taux de réinvestissement dans l'économie locale n'est pas acceptable pour les mêmes raisons.

Le conseil d'administration a constaté que les offres déposées par les trois soumissionnaires mentionnent chacune le recours à des prestataires locaux. Le conseil apprécie ce recours et a invité le soumissionnaire préférentiel à concrétiser dorénavant cette piste.

13.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56008147C van de heer Bayet, maar hij is niet aanwezig.

14 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Nachtvluchten" (56008155C)

14 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les vols de nuit" (56008155C)

14.01 Britt Huybrechts (VB): *De federale ombudsman voor de luchthaven Brussel-Nationaal, Philippe Touwaide, heeft recent een 30-puntenplan voorgesteld om de geluidsoverlast rond Zaventem te verminderen. Dit plan komt er omdat het dossier van de overvluchten niet vordert, maar ook naar aanleiding van opmerkingen van de CEO van Brussels Airport, Arnaud Feist. Touwaide stelt dat er "drastische maatregelen moeten worden genomen in het belang van de omwonenden" en noemt specifiek dat "nachtvluchten met 45 jaar oude toestellen in 2025 onaanvaardbaar zouden zijn".*

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Is het mogelijk dat de heer Touwaide zijn 30-puntenplan toelicht in het parlement, zodat de Kamer een volledig inzicht krijgt in de voorgestelde maatregelen?

Wat zijn de concrete resultaten van het HERON-project en hoe beïnvloeden deze de toekomstige aanpak van overvluchten en geluidsoverlast?

Hoe moeten we de uitspraak van de ombudsman over "nachtvluchten met oude toestellen zijn onaanvaardbaar" interpreteren? Betekent dit een volledig verbod op nachtvluchten met oudere toestellen, of wordt een geleidelijke afbouw bedoeld zonder dat de betrokken sectoren disproportioneel worden benadeeld? En hoe zal u controleren dat betrokken sectoren niet benadeeld zullen worden, zoals uw voorganger wel probeerde.

14.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, ik heb met grote belangstelling kennisgenomen van het document van de ombudsman, die inderdaad een aantal interessante pistes aanreikt om de geluidsoverlast te beperken. Dit thema weerhoudt ook mijn interesse.

Ik herinner u eraan dat de regeringsverklaring het voornemen bevat om een werkgroep op te richten met internationale experts die een voorstel van nieuwe vliegwet moeten uitwerken. Ik verwacht daarvan een meer robuuste aanpak van deze problematiek, maar u weet ook dat dit een delicate en complexe aangelegenheid is die grondig overleg met alle betrokkenen vereist. Ik ben van plan om in de loop van volgende maand te bepalen hoe ik in dit dossier te werk wil gaan.

Ook de problematiek van de nachtvluchten kan in deze context aan bod komen. Het staat het Parlement

vrij om in dialoog te gaan met personen die hierover een opinie hebben, maar het is wellicht productiever om te wachten tot een globale aanpak voorligt die de diverse standpunten aan bod laat komen. Het HERON-project is een onderzoeksproject dat past in de pijler van de operationele procedure. De resultaten van dit project op het gebied van geluidsreductie moeten nog worden afgerond, maar op basis van de eerste analyses blijkt dat voor bepaalde vliegtuigtypes het toepassen van steilere naderingen kan zorgen voor een vermindering van de geluidsbelasting op de grond.

14.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is goed dat uit de voorlopige resultaten blijkt dat er een vermindering van de geluidsoverlast is. Dit is al de tiende vraag die ik indien over het HERON-project en telkens zegt men dat men in een bepaalde maand de resultaten zal krijgen. Dan stel ik drie maanden later opnieuw een vraag en krijg ik als antwoord dat men de antwoorden pas later zal krijgen. Dit wordt telkens doorgeschoven, dus ik zal binnen enkele maanden een nieuwe vraag indienen, maar het is alleszins goed te vernemen dat er op dit moment al een vermindering is.

Wat betreft de uitspraak van de ombudsman dat nachtvluchten met oude toestellen onaanvaardbaar zijn, ik wilde u horen zeggen dat nachtvluchten met oude toestellen nog steeds zullen doorgaan. De ombudsman bedoelde eigenlijk dat u die nachtvluchten dan misschien zou tegenhouden. Dat kan absoluut niet de bedoeling zijn, en als dat zou gebeuren, dan kunt u zeker een interpellatie van mij verwachten.

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

15 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dwangsommen betreffende de luchthaven" (56008174C)

15 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les astreintes relatives à l'aéroport" (56008174C)

15.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van 8 juli 2025 heb ik u ondervraagd over de situatie omtrent de dwangsommen. U stelde toen dat het arrest zo snel mogelijk zou worden betekend en dat pas daarna, bij gebrek aan cassatieberoep, de stap zou worden gezet naar een effectieve terugvordering. U gaf ook aan dat er nog geen stappen waren gezet om te bekijken wat er met dat geld zou gebeuren. Dit dossier is zeer emotioneel geladen in de Noordrand van Vlaams-Brabant.

Is het arrest inmiddels betekend en is er cassatieberoep aangetekend? Is de overheid van plan de dwangsommen terug te vorderen? Welke stappen zijn gepland om te bepalen wat er met dat geld zal gebeuren? Wordt er een prioritering gemaakt voor de terugvordering op basis van urgentie of bedrag? Zullen de getroffen gemeenten inspraak krijgen bij de besteding van de teruggevorderde dwangsommen? Eventueel kan dat geld worden ingezet om te zorgen voor minder geluidsoverlast in deze gemeenten.

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de Belgische Staat heeft beslist de nodige maatregelen te nemen om de al geïnde bedragen van de dwangsommen terug te vorderen voor zover die al werden betaald. In dat kader heeft de Belgische Staat het arrest van 14 april 2025 doen betekenen op 22 juli. Dat betekent dat de partijen beschikten over een termijn van drie maanden, dus tot 22 oktober 2025, om eventueel cassatieberoep in te stellen.

Op dit moment werden we nog niet geïnformeerd over het al dan niet instellen van cassatieberoep. De invorderingsprocedure kan desgevallend worden opgestart na het verstrijken van de termijn voor het instellen van een voorziening in cassatie. De bespreking over de bestemming van de eventueel teruggestorte bedragen van de dwangsommen is op dit moment niet aan de orde, gelet op het feit dat eerst moet worden afgewacht of cassatieberoep wordt ingesteld en of de termijn daarvoor verstrijkt, evenals het desgevallende verdere verloop van het dossier.

15.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik wist niet dat de termijn voor een cassatieberoep vandaag afliep, anders had ik wel gewacht met deze vraag. Ik zal ze binnen een maand opnieuw indienen.

Dit is een heel gevoelig dossier en de gemeenten verdienen zowel de financiën als het recht op inspraak

in hoe die worden besteed. Een goede samenwerking tussen de Staat en de gemeenten is hier echt wel opportuun, waarbij de gemeenten voldoende inspraak krijgen.

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

16 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De cyberaanval op de luchthaven van Zaventem" (56008208C)

16 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La cyberattaque contre l'aéroport de Zaventem" (56008208C)

16.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, enkele maanden geleden werd Brussels Airport zwaar getroffen door de gevolgen van een cyberaanval met ransomware bij een externe dienstverlener van check-insystemen. Dat leidde tot heel veel problemen. Men moest bij wijze van spreken iedereen met papier inchecken. Dat zorgde voor een enorme vertraging en natuurlijk ook voor heel veel financiële problemen. Dit heeft een heel grote impact op zowel de reizigers als de reputatie van Brussels Airport zelf.

Ik heb ook gelezen dat het systeem door een betaling aan de hackers terug in orde werd gebracht. Ik denk dat het betalen van die hackers voor problemen kan zorgen in de toekomst. De hackers weten nu immers dat zij hun geld krijgen, wat hen alleen maar meer motiveert om het opnieuw te doen.

Mijnheer de minister, ik heb hierover verschillende vragen die u in mijn schriftelijke vragen hebt kunnen lezen. Om tijd te besparen, verwijs ik daarnaar.

16.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, het systeem van Collins Aerospace, de leverancier van de check-in- en boardingsystemen op Brussels Airport en andere luchthavens wereldwijd, werd geïnfecteerd door ransomware.

Het probleem verspreidde zich vervolgens naar de infrastructuur die werd beheerd door Collins Aerospace bij Brussels Airport en andere luchthavens. De server van Collins Aerospace die de dienst aan Brussels Airport Company levert, is losgekoppeld van het netwerk om de besmetting in te dammen. Deze ontkoppeling heeft geleid tot de onderbreking van de dienstverlening door Collins Aerospace. De systemen van Collins Aerospace werden dus getroffen, maar niet die van BAC. De veiligheid van de luchtvaart zelf is gelukkig nooit in gevaar geweest.

De teams van Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen zijn er tijdens de eerste fase van deze cyberaanval in geslaagd om meer dan 200 vluchten per dag te blijven uitvoeren, een equivalent van 70.000 passagiers. Op het hoogtepunt moest slechts 18 % van het aantal vluchten worden geannuleerd, waardoor ruim 82 % van de vluchten kon doorgaan. Die prestatie is dag na dag verbeterd. De luchthavengemeenschap heeft hiermee getoond hoe sterk de veerkracht van het ecosysteem is om dergelijke aanvallen het hoofd te bieden.

Het forensisch onderzoek bij Collins Aerospace is nog aan de gang om de aanvalsvector te achterhalen. Intussen werd een verdachte aangehouden in Londen op woensdag 24 september. Collins Aerospace kan nog niet bevestigen of de getroffen systemen kunnen worden hersteld.

In overleg met Collins versnelt Brussels Airport de uitrol van een nieuw check-insysteem dat oorspronkelijk gepland was voor november 2025. Om dit systeem van de nieuwste generatie te installeren, is ook nieuwe hardware nodig, waaronder nieuwe servers en 500 nieuwe werkstations. De ambitie is om het nieuwe systeem zo snel mogelijk operationeel te maken.

Alle kritieke infrastructuren vallen onder de bepalingen van richtlijn 2022/2555 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberveiligheid in de Europese Unie. Deze richtlijn werd onlangs omgezet in Belgische wetgeving. De nieuwe maatregelen bevatten strengere normen en voorzien in een betere samenwerking tussen de lidstaten. Ze dragen bij tot een grotere cyberweerbaarheid van ondernemingen, waaronder die in de luchtvaartsector. Alle bedrijven waarop deze reglementering van toepassing is, moeten de ISO 27001-norm naleven. Alle leveranciers moeten zich bovendien onderwerpen aan een *third-party information security assessment*. BAC leeft deze reglementering strikt na.

De compensatie voor passagiers die het slachtoffer zijn van een vertraging of annulering van een vlucht, is overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij. Brussels Airport Company werkt sinds het begin van de crisis nauw samen met alle luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op het luchthavenplatform om alternatieve oplossingen te bepalen die de check-in- en de inschepingsoperaties vergemakkelijken.

Ik zal bijzondere aandacht blijven besteden aan de vragen in verband met de veiligheid van de informaticasystemen, en in het bijzonder wanneer het gaat om het onder controle brengen van kritieke infrastructuur, zoals die van de belangrijkste spelers in de luchtvaartsector.

16.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik wil toch nog even duidelijk maken dat ik zeer veel respect heb voor alle medewerkers die in die dagen bijzonder hard hebben gewerkt. De cijfers tonen aan dat 82 % van de vluchten toch konden doorgaan, evenwel met aanzienlijke vertraging. Hun onverdroten inzet heeft ervoor gezorgd dat het luchtverkeer niet volledig stilviel.

Zoals u zelf ook aangaf, valt de terugbetaling van tickets volledig ten laste van Brussels Airport. De luchthaven heeft het bovendien al zwaar te verduren, onder meer door de verhoging van de inschepingstaks en de verschillende stakingen die dit jaar hebben plaatsgevonden. Ik hoop dan ook dat u in de toekomst intensief contact zult blijven onderhouden met Brussels Airport en eventueel een plan zult uitwerken over hoe de Staat de luchthaven voldoende kan ondersteunen. De luchthaven van Zaventem is een zeer belangrijke economische motor voor Vlaanderen en we moeten die te allen tijde blijven beschermen.

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

17 Samengevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Drones die het vliegverkeer verstoren op luchthavens" (56008290C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "skeyes en de drones" (56008726C)

17 Questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perturbation du trafic aérien à proximité des aéroports par des drones" (56008290C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "skeyes et les drones" (56008726C)

17.01 Britt Huybrechts (VB): De laatste maanden hebben we in heel Europa, onder andere in Denemarken en Noorwegen, maar ook op onze eigen luchthaven, te maken gehad met drones en hackings. Dat veroorzaakt aanzienlijke problemen, zeker wanneer we hierdoor bijvoorbeeld de werkzaamheden en activiteiten van de luchthaven moeten stilleggen.

Mijn vraag is voornamelijk informatief. Bestaat er al beleid over wat moet gebeuren indien er een droneaanval plaatsvindt of wanneer dronesesignaleerd worden in de buurt van de luchthaven? Recente cijfers van luchtverkeersleider skeyes tonen aan dat er gemiddeld 30 niet-toegelaten drones per dag worden gedetecteerd in de zone rond Brussels Airport. In heel België waren het vorig jaar 31.000 dronevluchten in gevoelige zones van het luchtruim. Gezien de recente situaties in Noorwegen en Denemarken, waarbij drones luchthavens proberen aan te vallen of er in de nabijheid van komen, is het niet altijd duidelijk waar die drones vandaan komen. Het blijft een zeer kritiek dossier dat nauwgezet opgevolgd moet worden.

Er waren nog twee toegevoegde vragen. Voor die vragen verwijs ik naar de schriftelijke versie.

De recente incidenten in Denemarken en Noorwegen, waar drones het vliegverkeer op de luchthavens van Kopenhagen en Oslo urenlang hebben verstoord, tonen opnieuw aan hoe kwetsbaar onze luchthavens zijn voor dit type dreiging. In Denemarken werd dit zelfs omschreven als "de ergste aanval op de nationale infrastructuur ooit".

Heeft u kennisgenomen van deze incidenten en maakt dit u bezorgd met betrekking tot de veiligheid van het luchtverkeer op Brussels Airport en onze andere luchthavens?

Welke systemen en protocollen bestaan vandaag in België om drones in de omgeving van Zaventem tijdig te detecteren en te neutraliseren? Kan men drones effectief opsporen, identificeren en hun herkomst nagaan? Is er een wettelijk of operationeel kader voorzien om drones te 'jammen' of eventueel neer te halen indien ze een bedreiging vormen?

Brussels Airport en Skyes hebben recent testprojecten uitgevoerd met o.a. een "safety drone" en een drone-detectiesysteem, in samenwerking met SkeyeDrone en Citymesh. Hoe beoordeelt u deze initiatieven? Worden de ervaringen en resultaten van die testprojecten meegenomen in het nationale beleid rond luchthavendrones? Is er een structureel plan om deze technologie verder uit te rollen en operationeel te maken, zowel op Brussels Airport als op regionale luchthavens?

België beschikt intussen ook over een nationaal Counter-Drone Testing en Expertise Centre (DronePort Sint-Truiden) en er worden reeds toepassingen uitgerold zoals in Hasselt en tijdens grote evenementen (bv. de F1 Grand Prix). Wordt er overwogen om dergelijke capaciteit ook permanent rond onze luchthavens in te zetten?

Wat is het huidige protocol indien een ongeautoriseerde drone in de nabijheid van Zaventem wordt waargenomen? Wordt het vliegverkeer automatisch stilgelegd, of zijn er gradaties? Hoe verloopt de samenwerking tussen de luchthavenuitbater, Skyes, politie en Defensie in zo'n situatie?

Acht u de huidige Belgische aanpak voldoende om incidenten zoals in Oslo en Kopenhagen te voorkomen, of zijn bijkomende investeringen in detectie- en neutralisatiesystemen noodzakelijk?

Hoe verloopt de samenwerking op Europees niveau rond dit thema? Bestaan er plannen voor een gezamenlijke doctrine of strategie inzake dronebedreigingen voor luchthavens? Zal u dit onderwerp agenderen in overleg met uw Europese collega's?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het zijn belangrijke vragen. Ik heb kennisgenomen van de incidenten in Denemarken en Noorwegen en ik begrijp de bezorgdheid die ze kunnen oproepen. De veiligheid van het luchtverkeer blijft voor mij en voor de regering een absolute prioriteit.

Elk incident, hoe klein ook, wordt grondig geanalyseerd, zodat we onze bestaande procedures kunnen evalueren en waar nodig versterken. We staan in nauw contact met Brussels Airport, het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), skeyes en de bevoegde veiligheidsdiensten om ervoor te zorgen dat elk risico correct wordt ingeschat en aangepakt. Het is belangrijk te benadrukken dat onze luchthavens beschikken over duidelijke veiligheidsprotocollen die onmiddellijk in werking treden zodra een potentiële dreiging wordt vastgesteld.

Al meerdere jaren werken het Directoraat-generaal Luchtvaart en skeyes samen aan de organisatie van het dronegebruik, zowel met het oog op veilig en legaal gebruik als op toezicht en handhaving. De reeds geleverde inspanningen rond dronedetectie door skeyes op de luchthavens maken het mogelijk sneller en gericht op te treden en een duidelijke beleidslijn te volgen.

In nauwe samenwerking met de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Mobiliteit, Justitie en skeyes dienen nu verdere concrete stappen te worden voorbereid en uitgevoerd. Vandaag beschikt skeyes over een systeem en zijn er afspraken om het gebruik van drones in de omgeving van Zaventem en andere luchthavens te regelen.

De kern van dit kader is gebaseerd op een geozonebeheersysteem waarin luchthavens en andere gevoelige zones worden afgebakend. Via toegankelijke digitale instrumenten, zoals Droneguide, kunnen droneoperators vooraf nagaan waar en onder welke voorwaarden ze mogen vliegen. Deze toepassing, ontwikkeld in samenwerking met de federale overheid en de gewesten, fungeert als centraal platform voor de indiening van vluchtplannen en het goedkeuringsproces via de zogenaamde *drone authorization application tool*.

Droneguide biedt zowel recreatieve als professionele piloten de mogelijkheid een geplande vlucht elektronisch aan te vragen en de goedkeuring te verkrijgen van de bevoegde luchtvaartautoriteit. Dit zorgt ervoor dat legitieme dronevluchten tijdig gekend zijn door skeyes en andere betrokken instanties, wat een eerste belangrijke verdedigingslinie vormt tegen risico's in de nabijheid van luchthavens. Skeyes beschikt over een systeem voor dronedetectie dat op en rond de luchthavens is geïnstalleerd.

Deze technologie maakt het mogelijk om de grote meerderheid van de drones in de nabijheid van het luchtruim van luchthavens tijdig op te sporen, afwijkend gedrag te analyseren en het risico voor de

bemande luchtvaart in te schatten. Daarnaast zijn er procedures en afspraken ontwikkeld waarmee de luchtverkeersleiders van skeyes, in nauwe samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart, afwijkend gebruik van drones kunnen identificeren en opvolgen en er gepast op kunnen reageren. Dit gestructureerde proces zorgt ervoor dat incidenten op een gecoördineerde en proportionele manier worden aangepakt, met de veiligheid van het luchtverkeer als absolute prioriteit.

Voor de aanpak van drones die een daadwerkelijke dreiging vormen, zijn afspraken met de bevoegde handhavingsdiensten noodzakelijk. Er wordt gewerkt aan een geïntegreerd kader waarin rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn afgebakend, gaande van afschrikking tot mogelijke neutralisatie. De politie beschikt over technische middelen om dronevluchten te onderbreken.

De inzet van dergelijke middelen gebeurt door de bevoegde federale veiligheidsdiensten en, waar nodig, in samenwerking met Defensie en de luchtvaartautoriteiten. Het storen of jammen van drones brengt in de directe omgeving van luchthavens belangrijke veiligheidsrisico's met zich mee, onder meer door ongecontroleerde toestelbewegingen en interferentie met avionica of communicatiesystemen. Daarom leidt het gebruik van storingsmiddelen in de praktijk vaak tot het gedeeltelijk of tijdelijk sluiten van de start- of landingsbanen en, in ernstige gevallen, tot het stilleggen van luchthavenactiviteiten om de veiligheid van passagiers, bemanning en vliegverkeer te waarborgen. Het inzetten van dergelijke middelen raakt immers aan de telecommunicatie en de openbare veiligheid en vereist een nauwe samenwerking met onder meer Binnenlandse Zaken, Justitie en de politiediensten.

Momenteel wordt onderzocht hoe de bestaande procedure verder kan worden aangevuld en hoe de samenwerking met de betrokken diensten op een hoger niveau kan worden georganiseerd, zodat sneller en efficiënter kan worden opgetreden wanneer drones een bedreiging voor de luchtvaartveiligheid vormen. In dit kader wordt onder meer de mogelijkheid onderzocht om een registratieplicht voor drones in te voeren.

De inzet van een *safety drone*, een drone die als eerste ter plaatse komt en live beelden doorstuurt naar interventieteams om de situatie in te schatten en gepaste maatregelen te nemen, wordt positief beoordeeld, maar is niet gekoppeld aan de problematiek van drones rond de luchthavens. De tests met een *safety drone* hadden tot doel de inzet van drones als ondersteuning van hulpdiensten en veiligheidsactoren te verkennen. Voor dergelijke operaties zijn specifieke afspraken nodig tussen de operatoren en skeyes, vooral wanneer vluchten buiten het directe zicht noodzakelijk zijn. Deze afspraken passen binnen de ministeriële richtlijn van Binnenlandse Zaken over het gebruik van drones door nood- en hulpdiensten.

De detectiesystemen die in testopstellingen rond Brussels Airport en andere locaties zijn uitgetest, vormen de basis voor de overgang naar een vaste en duurzame infrastructuur. De opgedane ervaringen worden gebruikt om een bredere uitrol voor te bereiden. De lessen uit de proefprojecten worden meegenomen in de verdere uitwerking van het nationaal beleid. Ze bieden de hulpdiensten en ordediensten de mogelijkheid om hun procedures te verfijnen.

Voor skeyes is deze ervaring cruciaal voor het ontwikkelen van een bredere integratiestrategie van drones in het bemande luchtruim. Hierbij staat de veiligheid steeds centraal, zonder afbreuk te doen aan de efficiëntie van de luchtverkeersleiding.

Daarnaast wordt onderzocht hoe dronedetectie verder uitgerold kan worden naar alle kritieke infrastructuur zodat een eengemaakt en coherent detectienetwerk ontstaat dat de veiligheid op nationaal niveau versterkt.

Skeyes, samen met zijn dochteronderneming SkeyDrone, is reeds actief betrokken bij de operationele inzet van dronedetectiecapaciteit tijdens grote evenementen als Tomorrowland en de Formule 1 Grand Prix in Spa-Francorchamps. Deze praktijkervaring levert waardevolle inzichten op over de coördinatietechnologie en de samenwerking die vereist zijn om drones op een veilige manier te beheren in een complexe omgeving met hoog risico.

De huidige situatie baart zorgen, met name wegens het hoge aantal ongeautoriseerde dronevluchten in gevoelige gebieden en de daarbij gepaard gaande kans op incidenten of verstoring. Vooral het feit dat er geen registratie is van de eigenaars van drones maakt het zeer moeilijk onschuldige dronevluchten te onderscheiden van minder onschuldige dronevluchten.

Zoals u terecht opmerkte, vormen de meeste van deze vluchten geen directe bedreiging voor de veiligheid. Toch is het cruciaal dat we in staat zijn drones te detecteren die wel een reëel risico vormen voor de luchtvaartveiligheid, zodat we snel doeltreffend kunnen ingrijpen.

Het feit dat de meeste drones die in de buurt van luchthavens opereren nu gedetecteerd kunnen worden door skeyes is een belangrijke stap voorwaarts. De uitdaging ligt nu in het versterken van de coördinatie tussen alle betrokken partijen in combinatie met accuraatheid en dreigingsanalyse, zodat we effectief kunnen bepalen welke incidenten een werkelijk veiligheidsrisico vormen en daar gepast op kunnen reageren

Daarnaast spelen het National Counter Drone Testing and Expertise Centre en DronePort in Sint-Truiden een belangrijke rol in de ontwikkeling en het testen van nieuwe technologie. We bekijken samen met de betrokken diensten of de capaciteit op termijn ook op onze luchthaven structureel kan worden ingezet.

Bij bewezen gevaar van een ongeautoriseerde drone in de omgeving van Brussels Airport treden vooraf vastgelegde veiligheidsprocedures in werking, die een nauwe samenwerking vereisen tussen Brussels Airport Company, skeyes, de federale overheid en Defensie. In een eerste fase voeren de luchtverkeersleiders van skeyes een risicoanalyse uit om de mogelijke impact van de drone op het vliegverkeer te beoordelen. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de locatie, vlieghoogte, richting en vermoedelijke intentie van de drone. Elke droneoperator is wettelijk verplicht zich te registreren en vooraf de geplande vlucht aan te melden via de daarvoor vastgelegde toepassing.

Wanneer een drone wordt waargenomen die niet aan de registratie- en meldingsplicht voldoet, wordt de drone als ongeautoriseerd beschouwd en opgevolgd volgens de geldende veiligheidsprocedure. Wanneer het risico als potentieel gevaarlijk wordt ingeschat, volgt een eerste notificatie. Dat houdt in dat de bevoegde veiligheidsdienst onmiddellijk wordt geïnformeerd, zodat die dienst de situatie kan opvolgen, bijkomende informatie kan verzamelen en, indien nodig, actie kan ondernemen.

De melding vormt het formele startpunt van de coördinatie tussen alle betrokken partijen, zonder dat het vliegverkeer automatisch wordt stilgelegd. Afhankelijk van de evaluatie van het risico kunnen vervolgens operationele maatregelen worden genomen die kunnen variëren van de aanpassing van het vliegpatroon tot de tijdelijke beperking of het onderbreken van het luchtverkeer. Enkel bij een ernstige en directe dreiging voor de veiligheid kan worden beslist een start- of landingsbaan te sluiten of de luchthavenactiviteit tijdelijk stil te leggen.

De afspraken zijn afgestemd met het Directoraat-generaal Luchtvaart en opgesteld in overeenstemming met de risicoprocedures van EASA, zodat zowel de veiligheid van het vliegverkeer als de continuïteit van de operaties maximaal worden gewaarborgd.

Skeyes investeert al enkele jaren in systemen voor het beheer en de detectie van drones. Op basis van de detectiegegevens stelt skeyes rapporten op die het mogelijk maken incidenten op het hoger niveau van de luchtvaartinspectie of de politiediensten te laten afhandelen.

Er wordt nu overlegd om de procedures nog te verbeteren. Soms is het ook nodig een deel van de luchthaven tijdelijk stil te leggen om de luchtvaartveiligheid te garanderen. Naast repressie is het ook belangrijk de dronepiloten te sensibiliseren en te informeren.

Tijdens overlegmomenten tussen Europese internationale luchthavens komt het thema van de drones regelmatig aan bod, een reëel probleem waarmee het Europees luchtvaartveiligheidsagentschap EASA, de nationaal competente autoriteiten en alle spelers in de luchtvaartcommunity te maken krijgen. EASA heeft hieromtrent de nodige ondersteuning uitgewerkt in de vorm van een gemeenschappelijke aanpak.

Recente incidenten onderstrepen de noodzaak om zowel op het vlak van investeringen als van regelgeving versneld stappen te zetten, zodat we adequaat kunnen reageren op die opkomende dreiging. De huidige aanpak biedt een solide basis, maar om incidenten zoals in Oslo en Kopenhagen te voorkomen, zijn bijkomende investeringen in detectie- en neutralisatiesystemen noodzakelijk. Er wordt gewerkt aan een versterking van die capaciteit, in nauwe samenwerking met onze partners.

Ik heb een ontmoeting gevraagd met mijn collega's van Defensie en Binnenlandse Zaken om alle stappen die in het dossier moeten worden genomen te coördineren. We moeten het met name eens worden over de noodzaak om de Europese regelgeving te herzien, die momenteel te restrictief is. Ik heb trouwens gevraagd om dat op de agenda van de volgende Raadsvergadering Vervoer in december te plaatsen. Tevens wil ik mijn collega's ervan overtuigen om een geïntegreerd plan op nationaal niveau op te maken. Ik ben eveneens van plan om de Belgische wetgeving te herzien en de ontwikkeling van de sector te ondersteunen, in samenwerking met de betrokken stakeholders.

Ten slotte ondersteun ik eveneens de verplichting tot registratie van drones, omdat dat de detectie en identificatie van toestellen mogelijk zal maken. De opvolging en het beheer van het dossier is een van mijn beleidsprioriteiten. Gelet op de geopolitieke context ben ik van plan daarnaar te handelen.

17.03 Britt Huybrechts (VB): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Het was zeer interessant, met heel veel details. Ik zal het antwoord zeker herbeluisteren en herlezen om alle details te kunnen meenemen.

Drones zijn op dit moment een *hot topic*. Vroeger werden ze vooral gebruikt voor de vrijetijdsbesteding, bijvoorbeeld om de tuin eens te filmen, of door fotografen, om de beste shots van een huwelijk te nemen, en dat was allemaal heel leuk. Vandaag zien we dat drones ook worden ingezet door criminele organisaties, zoals bij de aanvallen in Noorwegen en Denemarken. Recent werd zelfs een aanval met een drone op de premier in Antwerpen en op de heer Wilders vrijdeld.

Het is heel goed dat de overheid hiermee bezig is. Het is een recent fenomeen en we mogen niet achterop geraken. Als dat gebeurt, dan zijn de veiligheidsrisico's ongezien en staan er letterlijk levens op het spel. Het is heel belangrijk om hierop de komende jaren volop in te zetten. Dat moet niet alleen met studies of in woorden, maar er moeten zeker ook voldoende middelen worden uitgetrokken onder andere voor de opleiding van dronepiloten.

Ik ben tevreden dat u een herziening van de wetgeving overweegt. Er zijn al heel wat aspecten waarvoor dat vereist is. Ik volg alleszins het dossier op.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Depoorter heeft laten weten dat haar vraag nr. 56008081C reeds schriftelijk beantwoord werd.

18 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nationale vakbondsactie van 14 oktober" (56008725C)

18 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'action syndicale nationale du 14 octobre" (56008725C)

18.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, op dinsdag 14 oktober vond opnieuw een nationale stakingsdag plaats. Een aanzienlijk deel van het personeel van securitybedrijf G4S, dat instaat voor de veiligheid op Brussels Airport, legde het werk neer. De luchthaven heeft intussen bevestigd dat alle vertrekkende passagiersvluchten die dag geschrapt waren. Ook op aankomende vluchten werd hinder verwacht, al is de omvang daarvan nog niet duidelijk.

Passagiers krijgen van hun luchtvaartmaatschappij een e-mail met de keuze tussen een alternatieve vlucht of terugbetaling. Wie noodgedwongen langer in het buitenland moet blijven, kan ook rekenen op een vergoeding voor maaltijden, overnachtingen enzovoort.

Brussels Airport benadrukt dat dit al de zesde nationale manifestatie is dit jaar met een zware impact op de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen, niet alleen financieel maar ook op het gebied van de reputatie van de luchthaven. Volgens de luchthaven hebben de acties in 2025 al meer dan 250.000 passagiers getroffen en de Belgische economie ongeveer 150 miljoen euro gekost. Brussels Airport is een belangrijke Vlaamse economische motor.

Zult u naar aanleiding van de staking van 14 oktober in overleg treden met de betrokken vakbonden en

hen aansporen om bij toekomstige acties toch een minimale dienstverlening te voorzien op Brussels Airport?

Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de luchthavenactiviteiten bij toekomstige nationale actiedagen niet volledig stilvallen?

Hoe ziet u de rol van de federale overheid in het beschermen van reizigersrechten tijdens dit soort nationale acties?

Hebt u, ten slotte, zicht op extra schadevergoedingen of compenserende maatregelen voor de getroffen reizigers, de luchtvaartmaatschappijen en de Belgische economie in haar geheel?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, op het federale niveau is er enerzijds de consumentenbescherming, die onder de bevoegdheid van de minister van Consumentenbescherming, de heer Beenders, valt. Anderzijds zijn er de verordeningen 261/2004 en 1107/2006, die de rechten van vliegtuigpassagiers garanderen wanneer een vlucht door een incident wordt getroffen. Passagiers die getroffen zijn door de annulering van een vlucht, moeten door hun luchtvaartmaatschappij worden geïnformeerd en bijgestaan, zoals bepaald in artikel 5 van verordening 261/2004. In bepaalde gevallen is ook schadevergoeding voorzien, maar doorgaans niet wanneer het incident volledig buiten de wil van de luchtvaartmaatschappij is opgetreden.

De verordeningen zijn rechtstreeks toepasselijk en bindend in al hun onderdelen in onze rechtsorde, omzetting is niet nodig. Lidstaten hebben wel enige speelruimte bij het toezicht op de correcte toepassing van deze regels en het naleven van de verplichtingen door luchtvaartmaatschappijen. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft uitgebreide informatie over passagiersrechten op zijn website geplaatst en biedt de passagiers een klachtenprocedure aan.

Het luchtvervoer is een systeem van systemen, waarbij talrijke actoren betrokken zijn om de veiligheid van de vluchten te garanderen, zoals bemanningen, controle, registratie, bagageafhandeling, luchtverkeersleiders, douane, technisch onderhoud en voertuigen op de start- en landingsbanen, waarvan het merendeel tot de privésector behoort. Wanneer een van de schakels in de keten faalt, komt de veiligheid in het gedrang en moet de vlucht worden geannuleerd. Daarom lijkt een basisdienst voor het luchtvervoer moeilijk haalbaar, aangezien dit een minimale gegarandeerde dienstverlening van alle betrokken partijen vereist.

18.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, het is heel belangrijk dat de FOD in nauw contact blijft staan met Brussels Airport. Dit jaar alleen waren er al zes nationale stakingen en Brussels Airport wordt daar heel hard door getroffen. Men dreigt nu met nieuwe vakbondsacties in november. Ik weet nog niet of Brussels Airport daardoor getroffen zal worden, maar als dat het geval is, zou dat de zevende keer zijn voor de luchthaven en de kosten tikken aan. Brussels Airport is een belangrijke speler voor de Vlaamse economische welvaart. Het moet dus alle steun krijgen, want als Brussels Airport zou wegvallen, dan zou dat een zware klap betekenen voor de economie in dit land.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffingen van treinen vanuit de Noorderkempen" (56008752C)**

19 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les suppressions de trains au départ de la Campine du Nord" (56008752C)**

19.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, zoals u weet, reis ik nu meerdere keren per week vanuit de Noorderkempen met de trein naar Brussel. Voor de reizigers en pendelaars die vanuit de Noorderkempen vertrekken, wordt het steeds moeilijker om op die trein te kunnen rekenen. Ik geef u enkele voorbeelden. Op dinsdag 30 september reed de trein van 07.33 uur niet. Op woensdag 1 oktober werd de trein van 07.33 uur opnieuw geschrapt; die reed pas vanaf Mechelen. De reizigers staan dan letterlijk in de kou en moeten zelf naar een alternatief zoeken. Diezelfde dag ging ook nog de trein van 11.01 uur niet door. In de app stond alleen dat de reizigers een andere aansluiting moesten

nemen. Vanuit de Noorderkempen is dat echter niet eenvoudig, want daar rijdt slechts één keer per halfuur een trein. Daar dient zich dus niet om de tien minuten een nieuwe mogelijkheid aan. Als er eentje wegvalt, hebben de reizigers gewoon pech.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de vele afgeschafte treinen in de Noorderkempen? Door welke redenen gebeurt dat de laatste tijd zo vaak? Kunt u een overzicht geven van het aantal geschrapte treinen vanuit de Noorderkempen van januari 2025 tot heden? Hoe verhoudt dat cijfer zich tot dezelfde periode vorig jaar?

Hoe rijmt u de doelstelling uit het openbaredienstcontract om 30 % meer reizigers naar de trein te trekken tegen 2032 met die situatie? Geldt dat doel niet voor de Noorderkempen?

Bent u van mening dat de NMBS voldoende en tijdig communiceert ten aanzien van de reizigers? Waar ziet u kansen tot verbetering?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Cuylaerts, in 2025 constateren we inderdaad een verhoogde graad van afschaffing van treinen die de Noorderkempen bedienen, waaronder zowel Eurocity als de S35. Voor de S35 en IC35 stellen we vast dat het percentage afgeschafte treinen in de Noorderkempen hoger ligt in 2025 dan in 2024. Voor de S35 steeg het percentage van 4,12 % naar 8,39 %. Voor de IC35 steeg het van 5,82 % naar 11,57 %. Voor de P-trein daalde het cijfer dan weer van 7,47 % naar 4,30 %. Uw opmerkingen zijn dus correct.

Aan de grond daarvan ligt een mix van redenen, zowel in België als in Nederland. De Eurocity wordt mede door de NS uitgebaat, terwijl de S35 een binnenlandse verbinding is.

De voornaamste oorzaken voor de afschaffingen zijn problemen met het rollend materieel, personeelsuitdagingen in Nederland, incidenten met de infrastructuur en externe gebeurtenissen. Dat probleem is bekend bij de NMBS en er wordt actief aan gewerkt om de nadelige effecten ervan te verminderen. Door een combinatie van investeringen in nieuw materieel, operationele optimalisaties en het verbeteren van de planning wil de NMBS de betrouwbaarheid van het treinaanbod verhogen en de impact van verstoringen op de reizigers beperken.

In het openbaredienstcontract is vastgelegd dat de doelstelling die een uitbreiding van het treinaanbod met 10 % in de periode 2023-2032 en een stijging van 30 % van het aantal reizigers voorziet, gepaard gaat met belangrijke investeringen in de vernieuwing van het rollend materieel, de modernisering van de stations, de verbetering van de toegankelijkheid, digitalisering en comfort aan boord.

Vanuit het reizigersinformatieteam wordt ernaar gestreefd om bij aanpassing van het treinaanbod ruim op voorhand te communiceren, steeds via de meest geschikte communicatiekanalen.

Uiteraard bestaat er een groot verschil tussen de communicatie bij geplande en ongeplande verstoringen. Bij een geplande aanpassing geldt een strikte deadline. De informatie wordt uiterlijk acht dagen op voorhand gecommuniceerd via alle gebruikelijke kanalen. Dankzij die voorbereiding kan een breed scala aan communicatiemiddelen worden ingezet, zowel online, in de stations als aan boord van de trein, en dat zowel preventief als op de dag zelf.

Bij ongeplande verstoringen is preventieve communicatie uiteraard niet mogelijk, omdat de impact in realtime wordt doorgevoerd. Het moment waarop een trein wordt afgeschafte of het aanbod wordt beperkt, verschilt sterk van geval tot geval. Soms gebeurt dat een uur van tevoren, soms slechts enkele minuten voor vertrek, zoals ik zelf deze week nog heb meegemaakt.

Zodra een wijziging wordt doorgevoerd, worden de automatische communicatiekanalen onmiddellijk geactiveerd en start de communicatie. In een dergelijk geval gebeurt dat via de volgende kanalen: de reisplanner, de schermen in de betrokken stations en aankondigingen in de betrokken stations.

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

Ik kijk er niet echt van op, maar de stijging is echt wel enorm. Dat is eigenlijk wel jammer. Ik vraag me daarbij meteen af – al is dat misschien niet helemaal correct – of het mogelijk is om de prioriteitsregels eens te bekijken voor binnen- en buitenland. Heel vaak immers komen er meldingen van problemen op

het Nederlandse spoor. Kan dat nader worden bekeken?

Voor mij is het immers geen theoretisch dossier. Ik woon zelf in de Kempen en ik krijg dagelijks – letterlijk dagelijks – dezelfde berichten, maar ik heb daar geen antwoord op. U hebt daar ook geen pasklaar antwoord op, maar ik vind dat heel vervelend, want pendelaars, ouders en studenten rekenen op de treinverbindingen. Het is een onbetrouwbare verbinding en we hebben slechts één trein per uur. Wanneer er een trein wegvalt, is er dus niets om op te rekenen, maar er is evenmin een alternatief. Ik begrijp dat last minute een verbinding kan wegvallen, maar welke zijn de alternatieven? Er is ook niet direct een lijnbus in de buurt, dus die mensen staan daar.

Een mama van wie de zoon pas naar Antwerpen is gegaan, houdt al weken de cijfers bij en stuurt me die telkens door. Dat tart echt alle verbeelding. Als ik nog even mag, wil ik daar toch bij stilstaan, al overschrijd ik mijn spreektijd daarmee.

Tussen 22 september en 1 oktober alleen al werden dagelijks meerdere treinen afgeschaft. Op 22 september reden de treinen van 09.01 uur, 15.01 uur en 16.01 uur niet. Op 23 september reden de treinen van 09.01 uur en 13.01 uur niet naar Antwerpen en de treinen van 11.45 uur en 18.45 uur van Antwerpen naar Brecht ook niet. De dag erna heeft de trein van 09.01 uur 32 minuten vertraging en worden de treinen van 15.01 uur en 19.01 uur volledig geschrapt.

Op 25 september werd de situatie nog erger, want de treinen van 05.49 uur, 07.01 uur, 08.01 uur, 15.01 uur en 16.33 uur werden geschrapt. Ook de treinen van 10.45 uur, 11.45 uur, 14.45 uur, 15.45 uur en 16.03 uur, evenals die van 20.45 uur, reden gewoon niet. De lijst is nog langer, maar ik zal u de rest besparen. Men kan daarop niet meer rekenen. Het gaat niet langer om uitzonderingen, dat is structureel.

Het lijkt erop dat de reizigers in die *côté* in de kou worden gelaten, en dat is jammer. Zo krijgen we de mensen uit die regio zeker niet op de trein. We mogen stilaan duidelijk stellen dat de Noorderkempen vandaag spoorwegkundig letterlijk is afgesneden van de rest van Vlaanderen. Dat is een bron van frustratie en wantrouwen. De reiziger vanuit de Kempen vraagt geen mirakels, alleen maar zekerheid, namelijk treinen die rijden, op tijd, en met zo weinig mogelijk uitval.

Daarom hoop ik dat er echt eindelijk met prioriteit naar die verbinding gekeken wordt. Ik heb daar al meermaals voor gepleit. De pendelaars uit de Kempen verliezen steeds meer het vertrouwen in het openbaar vervoer.

19.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik weet dat sommige Kamerleden van de Kempen zijn. Ik heb al een aantal keren vragen over die kwestie beantwoord. De cijfers zijn wat ze zijn: slecht.

Ik wil u het volgende voorstel doen. In Charleroi vond een proefproject plaats met zichtbare resultaten. U en uw collega's mogen mij in de Kempen uitnodigen om de toestand grondig samen te bekijken. Ik zal de CEO's van de NMBS en Infrabel vragen om mee te komen, want ik denk dat de reizigers duidelijke antwoorden moeten krijgen. Dat mag niet blijven duren. Ik zal dus zeker ingaan op uw uitnodiging om naar de Kempen te komen, om dat samen met de NMBS en Infrabel te bekijken.

De **voorzitter**: Mevrouw Cuylaerts, als parlamentslid krijgt u het laatste woord. U mag daarop dus nog reageren.

19.05 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben zeer optimistisch over dat voorstel. De cijfers liegen niet. Ik ben blij dat daar wat grondiger naar zal worden gekeken. Ik ga niet graag naar huis zonder de reizigers een antwoord te kunnen bieden. De cijfers zijn er, maar wat is de oplossing? Ik denk dat er daadwerkelijk oplossingen moeten komen om het vertrouwen van de reizigers in de Kempen terug te winnen.

De **voorzitter**: Dat toont aan dat mondelinge vragen soms ook tot resultaten kunnen leiden.

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

20 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stilstaande trein tussen Herent en Leuven" (56008753C)

20 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train à l'arrêt entre Herent et Louvain" (56008753C)

De **voorzitter**: Ik hoop dat u de minister niet zult vragen die trein weer in gang te duwen.

20.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, op 30 september zaten zo'n 400 reizigers meer dan drie uur vast in een stilstaande trein tussen Leuven en Herent. De trein, die via Zaventem richting Antwerpen reed, had te kampen met een technisch defect en kon niet meer verder rijden. Uiteindelijk moest een hulplocomotief ter plaatse komen om de trein terug te slepen naar Leuven.

De gevolgen voor de reizigers waren groot. Mensen zaten urenlang vast in een overvolle trein met gebrekkige verluchting. Sommigen misten hierdoor zelfs hun vlucht op de luchthaven van Zaventem. Volgens de NMBS was het te onveilig om de reizigers onderweg te laten uitstappen. Volgens reizigers zelf had dit wel op een veilige manier gekund. Daarnaast klagen zij over een gebrek aan informatie. Er zou geen duidelijke communicatie zijn geweest over hoe het verder moest, en de beloofde aansluitende trein naar Zaventem zou niet klaar hebben gestaan.

Mijnheer de minister, ik stel hierover graag de volgende vragen:

Wat was precies de aanleiding van het stilvallen van deze trein?

Volgens reizigers was het perfect mogelijk om veilig uit te stappen. De NMBS vond dit te onveilig. Waarom werd er geen oplossing gezocht om reizigers met dringende bestemmingen, zoals een vlucht, toch op een veilige manier uit de trein te begeleiden?

Verschillende reizigers geven aan dat de communicatie totaal onvoldoende was. Ze kregen geen uitleg over hoe het verder moest en er stond ook geen trein klaar om hen alsnog naar de luchthaven te brengen. Hoe verklaart u dit gebrek aan communicatie?

Welke lessen trekt u uit dit incident voor de toekomst? Hoe kan de NMBS vermijden dat reizigers nog eens urenlang opgesloten zitten zonder perspectief of duidelijke informatie?

De NMBS spreekt van een compensatie. Op welke manier zullen de getroffen reizigers vergoed worden? Gaat het enkel om terugbetaling van het ticket, of komt er een ruimere regeling, zeker voor mensen die door dit voorval een vlucht hebben gemist?

Verschillende reizigers geven aan dat hun vertrouwen in de trein als betrouwbaar vervoermiddel naar de luchthaven een stevige deuk heeft gekregen door dit incident. Hoe kijkt u daarnaar, en hoe wil u dat vertrouwen herstellen?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de evacuatie van reizigers uit een stilstaande trein is een complexe operatie, die altijd maatwerk vereist en die afhankelijk is van de specifieke situatie. In het geval van het incident tussen Herent en Leuven verloor de trein IC2628 tractie, was er een spanningsverlies en werd er een brandgeur waargenomen.

Door de locatie van de trein en met het oog op de spoorwegveiligheid moest een hulplocomotief worden ingezet om de trein terug naar Leuven te slepen. Een evacuatie op het spoor kan immers pas plaatsvinden als het treinverkeer volledig stilgelegd is, de hulpdiensten aanwezig zijn en de infrastructuurbeheerder Infrabel de coördinatie op zich neemt.

De beslissing om wel of niet te evacueren wordt steeds genomen door een coördinator Interventie, samen met Infrabel en de hulpdiensten, waarbij rekening gehouden wordt met factoren als de locatie van de trein, het aantal reizigers, de aanwezigheid van minder mobiele personen en de weersomstandigheden. Het evacueren van honderden reizigers over de sporen is wat de logistiek en

de veiligheid betreft een grote uitdaging. Daarom wordt er meestal voor gekozen de gestrande trein te slepen of een vervangende trein te laten rijden zodat de reizigers kunnen overstappen. Enkel als deze opties niet mogelijk zijn, wordt een evacuatie op het spoor overwogen, altijd onder begeleiding van de hulpdiensten.

De communicatie naar de reizigers is in elke situatie cruciaal, maar kan door de complexiteit soms als onvoldoende worden ervaren. De NMBS erkent dat de communicatie aan boord bij dit incident tussen Herent en Leuven beter kon en heeft bijkomende coaching ingepland.

De NMBS volgt strikte procedures en werkt nauw samen met Infrabel en de hulpdiensten om de veiligheid van reizigers te garanderen. Een evacuatie uit een stilstaande trein is alleen mogelijk als de veiligheidsvoorwaarden zijn vervuld. De gebruikelijke compensatieregeling van de NMBS blijft van kracht. Er zal binnenkort ook een informatiesessie plaatsvinden met de commissie om het thema reizigersinformatie ruimer te bespreken.

De NMBS heeft hetzelfde antwoord gegeven op de vraag over de aansprakelijkheid van de NMBS bij het missen van een vlucht. De verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij in geval van vertraging en schrapping van treinen wordt uitsluitend en volledig geregeld door verordening 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers en de bijlagen daarvan. De NMBS leeft deze verordening nauwgezet na.

20.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het incident op 30 september was in eerste instantie vervelend voor de honderden reizigers, omdat zij zo lang vastzaten in de trein. De veiligheid moet echter altijd op de eerste plaats komen. Daarbij komt ook de communicatie. Uit uw antwoord leid ik af dat de NMBS erkent dat er onvoldoende gecommuniceerd is.

Zelf ben ik burgemeester en in die hoedanigheid oefenen we vaak noodplanning. Ik heb het nog niet vaak nodig gehad. Als burgemeester is het belangrijk om in een noodsituatie te communiceren. Het is niet altijd mogelijk meteen de details te communiceren, maar men kan de mensen wel geruststellen. Aankondigen binnen een halfuur nog eens langs te komen, volstaat vaak om rust te creëren, zeker wanneer men drie uur vastzit.

Ik kom steeds terug op de communicatie die te wensen overlaat. Ik begrijp niet waarom de NMBS niet vaker en sneller kan communiceren naar de reizigers om het vertrouwen in zulke situaties terug te winnen. Ik hoop dat uit dit spijtige voorval lessen worden getrokken en dat de NMBS aan de slag gaat met die communicatie.

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

21 Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bijkomende treinen naar aanleiding van de klimaatmars" (56008797C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De extra treinen voor de klimaatmars" (56008852C)

21 Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires déployés à l'occasion de la marche pour le climat" (56008797C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires prévus pour la marche pour le climat" (56008852C)

21.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op 5 oktober vond in Brussel opnieuw een klimaatmars plaats. Naar aanleiding daarvan kondigde de NMBS aan een aantal extra treinen in te zullen leggen richting Brussel-Noord. Concreet ging het om bijkomende treinen vanuit Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins, met extra haltes in Mechelen en Leuven. Ik heb hierover een aantal vragen.

Ging het bij deze maatregel uitsluitend om extra treinen richting Brussel, of werden er ook bijkomende treinen voorzien in de omgekeerde richting, dus van Brussel naar andere grote steden?

Was de bezettingsgraad van deze treinen hoog?

Wat was de kostprijs voor de NMBS om deze extra treinen in te leggen?

Hoeveel extra inkomsten werden er gegenereerd door de ticketverkoop naar aanleiding van dit initiatief? Licht dit resultaat in lijn met de verwachtingen die de NMBS vooraf had?

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

De NMBS heeft extra treinen ingelegd voor de deelnemers aan de klimaatmars van zondag 5 oktober in Brussel. In totaal werden er drie extra treinen ingelegd naar Brussel-Noord. Die vertrokken vanuit Gent-Sint-Pieters (11.21 uur), Antwerpen-Centraal (11.06 uur) en Luik-Guillemins (11.06 uur). De treinen maakten ook een extra stop aan de stations van Mechelen (11.26 uur) en Leuven (11.37 uur). Daarbovenop heeft de NMBS de capaciteit van de S-treinen in en rond de hoofdstad verhoogd.

Wat is de totale kostprijs (treinen, netstroom, personeel, ...) voor het inzetten van deze extra treinen? Wat is de ontvangen meeropbrengst (tickets, ...) die deze extra treinen hebben opgebracht? Welke criteria werden gehanteerd om te bepalen waar en hoeveel de treincapaciteit verhoogd werd?

21.03 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, naar aanleiding van de klimaatmars van zondag 5 oktober 2025 heeft de NMBS verschillende maatregelen getroffen om haar treinaanbod van en naar Brussel te versterken. Duurzaamheid vormt een essentiële pijler van de strategie van de NMBS en de trein blijft een van de meest milieuvriendelijke en duurzame vervoerswijzen.

Concreet heeft de NMBS drie extra treinen naar Brussel-Noord ingelegd, met vertrek uit Antwerpen-Centraal om 11.03 uur, Luik-Guillemins om 11.06 uur en Gent-Sint-Pieters om 11.21 uur, met tussenstops in Mechelen om 11.26 uur en Leuven om 11.37 uur. Bovendien werd de capaciteit van meerdere S-treinen in en rond Brussel verhoogd om de verwachte toestroom van reizigers op te vangen.

Artikel 9, getiteld "Treinen op maat en extra treinen" van het beheerscontract van de NMBS bepaalt het volgende: "Bij grote evenementen (festivals, optredens, manifestaties) zal de NMBS op vraag van de organisatoren inspanningen leveren om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren. In deze gevallen blijft haar beleid erop gericht om kostendekkend te zijn en om een beperkte winstmarge te halen voor zover het gaat om louter commerciële initiatieven. De NMBS zal ook extra treinen (versterkingstreinen) inleggen om occasionele en niet georganiseerde grote reizigersstromen, alsook structurele reizigersstromen (bv. extra treinen naar de kust) aan te kunnen. De kosten die voortvloeien uit een verhoging van een dergelijk extra aanbod t.o.v. het verleden kunnen worden gecompenseerd."

Ik wens eerst en vooral de NMBS te bedanken voor haar snelle reactie. Zij is op mijn verzoek ingegaan en heeft extra treinen ingelegd, zodat de deelnemers aan de klimaatmars Brussel op een comfortabele en duurzame manier met het openbaar vervoer konden bereiken. Mobiliteit en klimaattransitie zijn uiteraard bondgenoten en dat initiatief illustreert dat perfect.

De NMBS raadde reizigers die met de trein naar de mars wilden reizen aan gebruik te maken van het weekendticket waarmee zij tegen een heel voordelig tarief, namelijk 50 % korting op het standaardtarief, konden reizen. Bovendien vroeg de NMBS de deelnemers zich over de verschillende treinen te verdelen om op die manier een goede spreiding van de reizigersstroom te verzekeren en het comfort aan boord te behouden.

Tegelijkertijd voerde Infrabel werken uit op verschillende spoorlijnen, waardoor het aanbod op sommige trajecten beperkt was en vervangbussen werden ingezet. De NMBS riep reizigers dan ook op hun reis vooraf te plannen via de website of de app, waarin de aanpassingen al waren geïntegreerd.

De NMBS deelt nooit specifieke gegevens over individuele treinen of verbindingen. Desalniettemin kan ik u verzekeren dat de treinen naar en vanuit Brussel goed gevuld waren op die zondag.

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

Ik begrijp dat de NMBS zich moet voorbereiden op zulke grote evenementen om alles vlot te laten verlopen. Ik heb ook begrepen dat het op uw vraag gebeurde. Mag ik dan vragen dat u de NMBS vraagt om extra treinen in te zetten – of treinen die stipt rijden – richting de Noorderkempen? Ik heb begrepen dat ze naar u luisteren.

Alle gekheid op een stokje, het is goed dat de NMBS inspeelt op de vraag. We moeten er alleen op letten dat zulke zaken altijd goed onderbouwd zijn en dat de middelen op een verstandige manier worden ingezet. Uit uw antwoord heb ik begrepen dat dat zeker het geval was, waarvoor dank.

21.05 Frank Troosters (VB): Wat mij betreft gaat het ongeveer dezelfde richting uit. Ik was enigszins verbaasd dat het initiatief van u kwam. Het lijkt mij logisch dat de NMBS zelf anticipeert en weet wat er moet gebeuren om het treinvervoer vlot te laten verlopen. Dat u een initiatief hebt genomen waarop de NMBS is ingegaan, waardeer ik. Ik heb ook een lijstje voor Limburg met een aantal zaken. Ik zal die u per mail overmaken. Ik kijk uit naar beter openbaar vervoer in Limburg binnenkort.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude de Greenpeace qui atteste que le train est toujours plus cher que l'avion dans l'UE" (56007904C)

22 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De studie van Greenpeace die aantoont dat de trein nog steeds duurder is dan het vliegtuig in de EU" (56007904C)

22.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): C'est une grosse journée, monsieur le ministre. Que de questions à répondre! Pour un peu se changer les idées, j'ai un petit quiz pour vous. Savez-vous pourquoi l'avion est si populaire auprès de la population et pas le train? Première réponse, parce que les voyageurs aiment payer un supplément pour être à côté de leurs amis quand ils voyagent. Deuxième réponse, parce qu'ils ont besoin d'un nouveau parfum et font d'une pierre deux coups en prenant l'avion. Troisième réponse, parce que l'avion est encore et toujours jusqu'à 26 fois moins cher que le train en Europe. Monsieur le ministre, vous ne répondez pas? Allez, je vous aide. La bonne réponse est évidemment la troisième.

C'est ce que révèle une nouvelle étude de Greenpeace. Elle révèle également qu'il s'agit de choix politiques. Pour le coup, c'est une bonne nouvelle, parce que cela veut dire que ce n'est pas une fatalité. C'est quelque chose sur lequel on peut agir et qu'on peut changer.

Malheureusement, on constate que, malgré le fait que la Belgique est véritablement le nombril de l'Europe, qu'elle héberge toute une série d'institutions et qu'il y a toute une sphère internationale qui gravite autour d'elle, elle fait partie des pires élèves de la classe. Et, vu que le rail international est un réseau interconnecté, on est en réalité un frein au développement de la mobilité ferroviaire à travers toute l'Europe. C'est un peu la gêne, admettez-le!

Alors, monsieur le ministre, 60 % des itinéraires étudiés depuis la Belgique sont moins chers en avion qu'en train. Pour quelles raisons? Il n'y a pas assez d'initiatives politiques. Les avantages fiscaux en faveur de l'avion sont encore trop nombreux. Et, paradoxalement, les avantages et le soutien au développement des trajets en train sont trop peu nombreux.

Monsieur le ministre, dans votre accord de gouvernement, vous vous êtes engagé à miser sur des liaisons ferroviaires européennes plus nombreuses et de meilleure qualité et sur une concurrence saine des prix des liaisons internationales. On touche au but. Monsieur le ministre, où en êtes-vous dans la mise en œuvre de ces engagements? Quelles mesures allez-vous prendre pour améliorer l'offre et démocratiser l'accessibilité des trains, en particulier les trains internationaux? Comment équilibrerez-vous la fiscalité injuste qui désavantage aujourd'hui le transport en commun? En vue de la confection du budget 2026, quelles demandes avez-vous mises sur la table? Vos collègues sont en train de négocier ardemment au moment où je vous parle. Des demandes ont-elles été adressées pour ce budget 2026? Enfin, comment votre gouvernement compte-t-il donner l'exemple? Vous êtes-vous, entre autres, fixé des *guidelines* pour déterminer vos moyens de transport en tant que ministre ou en tant que premier ministre, pour ce qui concerne M. De Wever?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Je vous remercie chère collègue.

Vous avez raison de dire que le surcoût du train par rapport à l'avion – et je connaissais la réponse à la question – sur certaines liaisons internationales est parfois très significatif. C'est une réalité, bien qu'une comparaison objective soit souvent difficile à réaliser, en raison de la diversité des offres.

Comme vous le savez, Le secteur des transports internationaux est totalement libéralisé. Il n'appartient donc pas au gouvernement d'intervenir sur les prix qui sont fixés librement par les opérateurs. Mon action se concentre principalement sur l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et de sa gestion pour permettre de libérer les capacités nécessaires à l'entrée de nouveaux opérateurs. La mise en place d'une saine concurrence entre les opérateurs ferroviaires internationaux permettra non seulement d'améliorer l'offre, mais aussi d'exercer une pression vers une baisse des tarifs.

Un meilleur équilibre des conditions de concurrence entre les différents modes de transport est toujours souhaitable. La fiscalité spécifique applicable au transport aérien est un paramètre qui pourrait certainement être ajusté, mais qui relève en grande partie d'accords européens et internationaux pour lesquels une évolution à court terme est difficile à garantir. Je plaçais déjà la chose, et je pense avoir été le premier à le faire, il y a quelques années, au sein du Conseil européen.

Dès lors, je me concentre sur les actions qui sont actuellement entre mes mains, à savoir concentrer les efforts sur l'amélioration de la compétitivité du rail. D'un point de vue budgétaire, une de mes priorités pour 2026 et les années suivantes est d'assurer un niveau de financement suffisant à Infrabel pour permettre d'améliorer la performance et la capacité du réseau ferroviaire belge, ainsi que ses connexions avec les pays voisins.

Je suis aussi particulièrement attentif à l'optimisation de l'utilisation de ce financement. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032, Infrabel bénéficie d'un financement fédéral conséquent, avec un budget d'investissement approuvé pour 2025 à hauteur de plus d'un milliard d'euros. Ce niveau d'investissement annuel, qui se maintient dans les projections pour 2026, permet à Infrabel de moderniser et de renforcer l'infrastructure ferroviaire belge, garantissant ainsi la sécurité, la ponctualité et la capacité du réseau. Ces investissements soutiennent également la transition écologique et la compétitivité du rail, conformément aux priorités gouvernementales.

Infrabel investit massivement dans la modernisation et le développement des grandes lignes ferroviaires internationales, conformément à son engagement pour un réseau performant et compétitif: entre autres sur l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, un budget global de plus de 360 millions d'euros est consacré à la modernisation sur la période 2023-2032, avec des montants supplémentaires alloués en 2025 pour accélérer certains travaux stratégiques. Pour la LGV 2 (*ligne à grande vitesse*), un investissement total de 59 millions d'euros est prévu jusqu'en 2031 afin de renouveler intégralement cette infrastructure essentielle au trafic international. Parallèlement, Infrabel poursuit le renouvellement de la LGV 1 Bruxelles-frontière française afin de garantir la fiabilité et la sécurité de cette liaison stratégique.

Dans le cadre des discussions budgétaires 2026, j'ai également prévu de pérenniser l'enveloppe budgétaire prévue pour le soutien au secteur du train de nuit, que je souhaite encourager autant que possible. Le dispositif qui permettra de pourvoir à ce financement est encore en cours d'élaboration et sera intégré aux dispositions dans mon programme.

Je tiens également à souligner que le SPF Mobilité et Transport privilégie l'utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels de ses membres. L'utilisation du train est imposée pour les déplacements internationaux, sauf si cette option n'est pas possible ou si elle engendre un temps de parcours exagérément long. Concernant mes propres déplacements et ceux des membres de mon cabinet, réalisés dans le cadre des différentes missions politiques, des *guidelines* ont été définies dans une procédure interne. Comme vous le savez, je me déplace en toute grande majorité en train depuis que j'ai pris mes fonctions de ministre, et c'était déjà le cas avant. Afin de limiter les impacts environnementaux, les différentes missions, les déplacements en Belgique et dans les pays limitrophes de la Belgique se font prioritairement en transports en commun (train, tram, bus). Bien entendu, en fonction des impératifs de lieu, de planning, de timing, un moyen de transport plus adapté peut être choisi. Les voyages et déplacements en 2025 font aussi l'objet d'une compensation CO₂. Concernant

le premier ministre, je ne peux pas vous répondre à sa place, mais je suppose que vous l'interpellerez aussi.

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

Je pense qu'il existe en effet des leviers permettant d'investir dans l'infrastructure, mais il y a aussi une série d'incitants qui permettraient de faciliter le retour des trains de nuit et des trains internationaux en Belgique. Par exemple, la gratuité des sillons pour les trains de nuit, qui avait été mise en place par Georges Gilkinet; ou le ticket climat, comme en Autriche, en Allemagne ou en Hongrie pour tous les transports en commun – un forfait bas pour inciter à prendre des transports à basses émissions. Certains incitants peuvent en effet jouer auprès des voyageurs.

Par ailleurs, il faut remettre l'aviation à sa juste place. Il est tout à fait anormal en termes de concurrence – déloyale – que le kérosène soit encore taxé à 0 euro. Vous dites que c'est un enjeu européen. Bien entendu, il faut continuer à plaider à ce niveau-là, mais il y a aussi des actions qui peuvent être menées au niveau national pour faire en sorte de rééquilibrer la situation.

Pourquoi? D'abord, parce que, souvent, les gens qui passent de l'avion au train sont émerveillés et se disent que, quand ils mettent le pied dans le train, ils sont déjà en vacances, alors que, quand on met le pied dans un avion de Ryanair, c'est plutôt le début des ennuis. Ensuite, investir dans le rail constitue un enjeu énorme dans la lutte contre le dérèglement climatique. C'est évidemment une urgence à ce niveau-là également.

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

23 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kwetsbaarheid van voetgangers in de voetgangerszones" (56008851C)

23 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La vulnérabilité des piétons sur les piétonniers" (56008851C)

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

Uit een nieuwe studie van VIAS blijkt dat één op de vijf incidenten tussen een voetganger en een fietser plaatsvinden in een voetgangerszone.

Bij incidenten met een gebruiker van een elektrische step is dat zelfs twee op de vijf.

De hoofdoorzaken liggen volgens hetzelfde onderzoek bij afleiding/onoplettendheid en onaangepaste snelheid.

Hoe evalueert de minister de gedane vaststellingen door VIAS?

Welke maatregelen overweegt de minister om de veiligheid van voetgangers in voetgangerszones te verhogen? Overweegt de minister ter zake de regelgeving voor het gebruik van voetgangerszones voor fietsers en gebruikers van e-steps aan te passen?

Zal de minister in overleg treden met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie om in te zetten op een strengere handhaving en bestraffing van overtreders?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke: In het kader van mijn mobiliteitsbeleid is het STOP-principe erg belangrijk voor mij. Het is essentieel dat voetgangerszones veilig zijn, zodat iedereen er veilig is.

Ik wijs erop dat de pilootstudie waaraan u refereert, het potentieel van een innovatieve methodologie om een beter beeld van de omstandigheden van bijna-ongevallen met voetgangers te krijgen, onderzoekt. Zoals in het rapport zelf wordt aangegeven, zijn er enkele methodologische beperkingen. Zo is er een oververtegenwoordiging van voetgangers die de online-enquête hebben ingevuld. Het gevolg daarvan is dat factoren die verband houden met bijna-ongevallen en die mogelijk samenhangen met het gedrag van de voetganger zelf, grotendeels onderbelicht blijven. De pilootstudie moet dan ook veeleer worden gezien als een waardevolle basis voor verdere methodologische verfijning van dergelijke onderzoeken. Om die reden kunnen er dus uit de studie geen grote conclusies worden

getrokken. Dat er in de voetgangerszone relatief veel ongevallen plaatsvinden waarbij voetgangers betrokken zijn, lijkt vanzelfsprekend. Hetzelfde geldt voor het relatief grote aantal ongevallen tussen voetgangers en gebruikers van e-steps en fietsers in die zones, aangezien die bijna de enige voertuigen zijn die, mits toegestaan via verkeersborden, toegang hebben.

Er zijn geen plannen in die richting. In de Code van de openbare weg zal de logica met betrekking tot de toegang tot voetgangerszones voor fietsers en e-steps worden omgedraaid. In plaats van ze te verbieden met de mogelijkheid tot toelating, zullen ze worden toegelaten met de mogelijkheid tot verbod. Dat zorgt voor een meer coherente en eenduidige verkeerssignalisatie. Er is wel bepaald dat de bestuurder moet afstappen wanneer de dichtheid en drukte in de voetgangerszone de doorgang bemoeilijken. Naar mijn aanvoelen verdienen andere zaken in het verkeer, zoals snelheid, afleidingen, alcohol- en druggebruik en het dragen van de veiligheidsgordel, qua handhaving meer aandacht. Het staat mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken, uiteraard vrij om meer in te zetten op overtredingen in voetgangerszones.

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

Als ik het goed begrijp, het is niet dat de resultaten niet te negeren zijn. Het gaat er vooral om dat via het pilootproject de meetwijzen worden uitgetest en allicht verfijnd.

U suggereert om de logica om te draaien. Ik ben het met u eens dat andere zaken in het verkeer meer aandacht vragen, maar dat wil niet zeggen dat het aangehaalde probleem niet belangrijk is. Ik heb u dat alvast niet horen zeggen.

In ieder geval zit ik min of meer op dezelfde lijn als u. We zullen zien hoe het verdergaat.

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

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De defecte liften in het station van Neerpelt" (56008854C)

24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les ascenseurs en panne dans la gare de Neerpelt" (56008854C)

24.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in het station van Neerpelt zijn de liften al meer dan een jaar stuk. Daaromtrent zijn al verschillende lokale initiatieven genomen door de mandatarissen van mijn partij. Uiteindelijk hebben die geleid tot een officiële ingebrekestelling van de NMBS door de gemeente Pelt.

Ik heb daarover een aantal technische vragen opgesteld. Ik kijk uit naar uw antwoorden.

24.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de situatie in Neerpelt, waar de liften gedurende meer dan een jaar buiten dienst zijn geweest, is zeer zorgwekkend. Een dergelijke duur van onbeschikbaarheid is onaanvaardbaar, vooral in een context waar de toegankelijkheid van de openbare infrastructuur voor alle burgers, zonder uitzondering, moet worden gewaarborgd.

De liften in het station van Neerpelt hadden te lijden onder waterschade, maar ze zijn ook bijna einde levensduur, wat maakt dat er meer nood aan herstellingen is. De NMBS doet daarvoor, net als in andere stations, een beroep op haar leverancier en een onderhoudsfirma. Helaas kwam die haar contractuele voorwaarden niet na, met de gekende nare gevolgen voor de reizigers. Al geruime tijd oefent de NMBS onophoudelijk maximale druk uit op de contractant om te zorgen voor bruikbare liften, gaande van ingebrekestelling tot de toepassing van alle mogelijke boeteclausules.

Toch is er goed nieuws, eindelijk. De NMBS deelt me mee dat lift 1 op perron 1 in de ochtend van 10 oktober hersteld en gekeurd werd. Ook lift 2 naar perron 2 en 3 is operationeel. Voor lift 3 naar de parking werd Schindler aangemaand om de herstelling zo snel mogelijk uit te voeren. De gemeente Pelt is op de hoogte van die evolutie en van de inspanningen van de NMBS ter zake.

De liften zullen overigens de eerstkomende jaren worden vervangen, wat tot meer bedrijfszekerheid en comfort voor de reizigers zal leiden.

De toegankelijkheid mag in geen geval een aanpassingsvariabele zijn. Het is een fundamentele pijler van mijn beleid voor een inclusieve mobiliteit. Daarom werken we actief samen met de verschillende betrokken partijen bij het platform Toegankelijkheid om in het Masterplan precies aan te geven welke stations toegankelijk zijn en welke stations verbetering nodig hebben. Die stap is bedoeld om een coherente en gestructureerde aanpak voor het hele netwerk te waarborgen. De toegankelijkheid moet een constante prioriteit blijven, die vertaald wordt in concrete toezeggingen en in testbare resultaten in de praktijk, wat niet het geval was in Neerpelt.

24.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord stemt mij redelijk tevreden. De situatie is inderdaad zorgwekkend en onaanvaardbaar. Er is sprake van waterschade en liften die aan het einde van hun levensduur zijn. Niets rechtvaardigt dat de toegankelijkheid daar al meer dan een jaar niet kan worden gewaarborgd omdat de liften defect blijven.

Ik wil ook ingaan op de niet-naleving van contractuele voorwaarden door partijen waarmee een overeenkomst wordt afgesloten. Dat gebeurt blijkbaar vaker bij de NMBS, zoals met de vertraagde levering van de M7-treinen. De opname van boeteclausules in contracten zijn de logica zelve. Het zou problematisch zijn als deze ontbraken. Toch zou er af en toe naar alternatieven moeten worden gekeken, zodat ondanks de boeteclausules de continuïteit gewaarborgd blijft. Als treinen niet geleverd worden, dan volgt er weliswaar een boete, maar daarmee zijn de treinen nog altijd niet beschikbaar. Op dezelfde manier, als er een boeteclausule voor liften bestaat, functioneren de liften nog altijd niet en blijft de toegankelijkheid voor bepaalde mensen onmogelijk. Los van de noodzakelijke boeteclausules zou de NMBS ook altijd naar alternatieven moeten kijken. Ik denk bijvoorbeeld aan de barstende tegels op de perrons in Hasselt, waarop we bij een volgende vraag nog ingaan. Boetes zijn slechts één aspect. De NMBS moet daarnaast ook in alternatieven voorzien, zodat de mensen voort kunnen.

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

25 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teruglopende bezoekersaantallen van Train World" (56008855C)
25 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La baisse du nombre de visiteurs de Train World" (56008855C)

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

Voor het tweede jaar op rij daalt het aantal bezoekers van treinmuseum Train World in Schaarbeek. Waar in 2022 nog ruim 120.000 personen het museum bezochten daalde dat aantal in 2023 tot 92.035 bezoekers. In het voorbije jaar bezochten slechts 77.346 personen het museum.

Hoe evalueert de minister de teruglopende bezoekersaantallen van Train World?

Wat zijn volgens de minister de oorzaken van deze negatieve evolutie?

Spelen de recente problemen die zich binnen Train World voordeden en die geleid hebben tot het integreren van het museum binnen de NMBS volgens de minister een rol in de dalende trend van de bezoekersaantallen?

Welke maatregelen zullen genomen worden om de negatieve trend inzake bezoekersaantallen om te buigen? Zal de herintegratie van Train World in de Museumpas terug tot bezoekersaantallen boven de geambieerde 100.000 personen leiden?

Waarom werd Train World destijds uit de Museumpas gehaald? Wat waren de juiste beweegredenen?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: Na bijzonder sterke bezoekersaantallen bij de opening van Train World tijdens het eerste jaar en ook zeer goede resultaten tijdens de covidperiode, is er de voorbije tijd inderdaad een daling merkbaar in het aantal bezoekers. Deze negatieve evolutie is het gevolg van verschillende factoren. Enerzijds is er in 2023 een algemene terugval vastgesteld binnen de Brusselse museumsector. Anderzijds heeft Train World, na enkele bijzonder succesvolle tijdelijke tentoonstellingen zoals de Lego Experience, de Orient Express en de tentoonstelling over Hergé, minder populaire thema's gekozen voor de daaropvolgende tentoonstellingen. Ten slotte speelde ook het tijdelijk verlaten van de museumpas een rol in deze daling.

De beslissingen die werden genomen met betrekking tot de integratie van Train World binnen de NMBS zijn van organisatorische aard en staan los van de commerciële strategie van het museum. Sinds begin 2025 maakt Train World opnieuw deel uit van de museumpas en het positieve effect daarvan op de bezoekersaantallen laat zich nu al duidelijk voelen.

Bovendien is eind september 2025 een nieuwe tijdelijke tentoonstelling geopend rond het thema 'NMBS, bezet bedrijf – tussen collaboratie en verzet'. Ik heb die zelf bezocht; ze was bijzonder interessant. Deze tentoonstelling is gratis toegankelijk voor alle minderjarigen en heeft een gunstige impact op het bezoekersaantal, vooral wat betreft de schoolgroepen die Train World bezoeken.

Op basis van de huidige trend is het zo goed als zeker dat Train World in 2025 het streefdoel van 100.000 bezoekers zal halen. De beslissing om destijds uit de museumPASSmusées te stappen had te maken met de ongunstige financiële voorwaarden die op dat moment golden. De vergoeding die musea ontvingen voor hun deelname aan het systeem was onvoldoende en paste niet binnen de commerciële strategie van Train World.

Intussen is de financiële situatie van de museumPASSmusées verbeterd en is ook het vergoedingsniveau voor de deelnemende musea verhoogd. Op basis van deze verbeterde voorwaarden werd besloten om Train World opnieuw te integreren in de museumPASSmusées, wat nu duidelijk zijn vruchten afwerpt.

25.03 Frank Troosters (VB): Een volledig antwoord en een antwoord dat mij tevreden stelt. Dank u wel daarvoor.

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

26 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn" (56008943C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IJzeren Rijn" (56008950C)

26 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le Rhin de fer" (56008943C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Rhin de fer" (56008950C)

26.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag zal ik wel heel kort toelichten.

U weet dat de zogenaamde IJzeren Rijn een heel belangrijke spoorverbinding is tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. Het dossier sleept al heel lang aan en wij hebben daarover al heel wat vragen gesteld. De laatste keer dat ik u daarover ondervroeg, zei u dat premier Bart De Wever de bespreking van het dossier van de IJzeren Rijn in handen zou nemen.

Wat is de stand van zaken? Wat kunt u mij daarover vertellen?

Ik ga ervan uit dat u daarover contact hebt gehad met de premier, dat hij u heeft geïnformeerd of dat u daarover bij hem hebt geïnformeerd. Misschien kunt u dat wat nader toelichten.

26.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, sinds het aantreden van de huidige regering hebben reeds meerdere contacten plaatsgevonden tussen de Belgische en de Nederlandse regeringsleiders, waarbij het dossier telkens aan bod kwam.

De politieke situatie in Nederland maakt dat daar nu eerst wordt uitgekeken naar de verkiezingen voor de Tweede Kamer op 29 oktober 2025 en naar de daaropvolgende vorming van een nieuwe regering.

Ik heb ook de Duitse minister van Transport ontmoet tijdens de formele Raad van de ministers van de Europese Unie die in juni 2025 plaatsvond. Wij hebben toen wederzijds onze wens uitgesproken om het project te doen slagen. De ontmoeting bood ook de gelegenheid om te spreken over de toekomstige

intentieverklaring tussen onze twee landen, waarin de 3RX zal worden vermeld. Mijn administratie werkt aan het opstellen van deze verklaring en aan de coördinatie met de Duitse administratie.

Mijn medewerkers hebben het kabinet van de premier gebriefd over het dossier, enerzijds met het oog op het overleg dat premier De Wever op 6 mei 2025 in Den Haag had met de toenmalige Nederlandse minister-president Schoof, en anderzijds met het oog op het overleg tussen de premier en de Duitse bondskanselier Merz dat op 26 augustus 2025 plaatsvond in Berlijn.

Tijdens elk van die ontmoetingen heeft de premier onze gezamenlijke ambitie met betrekking tot de 3RX herhaald. Er zijn geen verdere stappen ondernomen door premier De Wever.

Het dossier van de 3RX blijft duidelijk een prioriteit, vandaag nog meer dan gisteren, nu de alternatieve infrastructuur bij onze buurlanden met capaciteitsproblemen kampt en het absoluut cruciaal is om efficiënte en snelle militaire corridors te ontwikkelen. Ik ben alleszins van plan om de internationale onderhandelingen nieuw leven in te blazen, in de eerste plaats met Nederland, zodra er een nieuwe regering is gevormd bij onze noorderburen.

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

Het is het antwoord waarvoor ik gevreesd had. Ik wil daar begrip voor hebben, maar zoals ik u al meermaals heb gezegd, wordt al jarenlang verklaard dat het een prioriteit, zelfs een topprioriteit is, dat het een belangrijke zaak is, dat we moeten blijven praten, wensen uitspreken, intentieverklaringen nieuw leven inblazen ... Ik hoop dat we met deze regering eindelijk in de fase zullen komen dat er op het einde van de legislatuur concrete resultaten zijn. Ik begrijp dat men de kar niet voor het paard kan spannen, maar het is heel belangrijk dat er actie wordt ondernomen. Het gaat om een belangrijke ontsluiting voor de haven van Antwerpen, Vlaanderen en het hele land.

U verklaart dat de premier met zijn collega's uit Duitsland en Nederland gepraat heeft en onze ambitie nogmaals heeft herhaald. Die ambitie moest normaliter al in de vorige jaren duidelijk zijn gemaakt. Ik neem aan dat ze voldoende overtuigd zijn dat er zeker nog actie zal volgen met concrete resultaten in de toekomst. Ik vertrouw daarvoor op u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het personenvervoer per spoor" (56008944C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pilootprojecten bij het spoor met een externe vervoersoperator" (56008945C)

27 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (56008944C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les projets pilotes sur le rail impliquant un opérateur de transport externe" (56008945C)

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

In dit land werd de markt voor het organiseren van reizigersvervoer per spoor vrijgesteld in december 2020. De NMBS kreeg echter (éénmalig) het uniek operatorschap voor het aanbieden van personenvervoer per spoor toegewezen voor tien jaar. Na 2032 zullen externe spoorvervoersoperatoren definitief toegang krijgen tot ons spoornetwerk.

Wat is de stand van zaken m.b.t. de voorbereiding van een geliberaliseerde markt voor het personenvervoer per spoor? Welke concrete maatregelen heeft deze regering sinds uw aantreden genomen om de veranderende marktomstandigheden voor het spoor vanaf 2032 voor te bereiden? Bestaat er een actieplan of draaiboek? Wat is desgevallend de inhoud? Zo niet, waarom niet? Maakt de minister zich sterk dat ons land tegen 2032 organisatorisch, technisch en infrastructureel voorbereid

zal zijn?

In Spoorvisie 2040 werd de ambitie geuit om in samenwerking met de regionale instanties in één vervoersregio een pilootproject op te zetten waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kon worden aangeduid met als doel de spoororganisatie van dit land te helpen zich voor te bereiden op de periode nadat het unieke operatorschap van de NMBS afloopt.

Tijdens eerdere bevraging hierover gaf de toenmalige minister van Mobiliteit aan dat een voorbereidende studie door de FOD Mobiliteit was afgerond zodat alles door de nieuwe/huidige regering kon worden geïmplementeerd.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het opzetten van een pilootproject met een externe spooroperator? Welke stappen werden hiervoor sinds uw aantreden genomen? Kan de minister de wil van deze regering tot het uitvoeren van zo'n proefproject bevestigen en daar een concrete timing aan verbinden of neemt men afstand van het in Spoorvisie 2040 opgenomen voornemen?

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u, voorzitter.

Allereerst merk ik op dat het personenvervoer per spoor op Belgisch grondgebied volledig geliberaliseerd is. Elke exploitant kan zich tot Infrabel wenden om capaciteit te verkrijgen om op commerciële basis, met andere woorden zonder subsidie, passagierstreinen te laten rijden. Wat het openbaar personenvervoer per spoor betreft, is de regering zich er ten volle van bewust dat de NMBS aan het einde van het huidige beheerscontract met concurrentie zal worden geconfronteerd. Ze zal de onderneming daar zo goed mogelijk op voorbereiden door verschillende hervormingen door te voeren, met name door de modernisering van het personeelsbeleid.

Zoals bepaald in het regeerakkoord zal ik erop toezien dat we ons op de toekomst voorbereiden door de nodige maatregelen te nemen om zowel de continuïteit van de openbare dienstverlening tot 2032 te garanderen als de NMBS voor te bereiden op de openstelling van de markt. De vorige studies met betrekking tot het vierde spoorwegpakket en het pilootproject van de vorige regeringen zullen opnieuw worden geanalyseerd om de juridische, technische en operationele houdbaarheid ervan te onderzoeken. Tegen het einde van het jaar zal een door de FOD Mobiliteit en Vervoer opgestelde samenvattende nota het mogelijk maken om in de Kamer het debat op gang te brengen en de strategische doelstellingen te definiëren. Deze zullen vervolgens worden uitgevoerd in het kader van de contractualisering van de openbare dienstverlening inzake personenvervoer per spoor.

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

We hebben het daar zonet al kort over gehad. De liberalisering is al een feit. Het unieke operatorschap werd aan de NMBS toegekend omdat de onderneming zich eigenlijk nooit op de liberalisering heeft voorbereid – misschien zelfs bewust, om het die richting uit te kunnen sturen; wie zal het zeggen?

Hoe dan ook, het moment komt dichterbij waarop dat unieke operatorschap afloopt. Ik heb tijdens het debat al gehoord dat u zich oprecht wilt voorbereiden. Het is geen gemakkelijke strijd, ik wil daar wel in meegaan, maar het resultaat zal er wel moeten zijn. Dat zal de toekomst uitwijzen. Ik kom daar later graag op terug.

Nog één ding. U hebt een vervelende situatie geërfd van uw voorgangers, die eigenlijk niet veel gedaan hebben. Ik wou nog even terugkomen op de aangekondigde proefprojecten. Komen die er nog? U zegt dat die er komen. Hebt u een idee wanneer? Neen, zegt u, ze zitten in de pijplijn.

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

28 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegroutes en de motie van de gemeente Koekelberg hieromtrent" (56008949C)

28 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les routes aériennes et la motion de la commune de Koekelberg à ce propos" (56008949C)

28.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De huidige organisatie van de vliegroutes rond de luchthaven van Brussel-Nationaal zorgt al jarenlang voor grote frustratie bij vele Vlaamse gemeenten in de noordrand van Brussel. De toepassing van onder meer de RNP 07L-route leidt tot een onevenwichtige spreiding van de overvluchten, waarbij vooral Vlaamse gemeenten zoals Steenokkerzeel, Grimbergen en Vilvoorde onevenredig zwaar getroffen worden door lawaaihinder en uitstoot.

Deze situatie is het gevolg van een falend federaal luchtvaartbeleid dat systematisch de Vlamingen de last oplegt van een luchthaven die vooral ten dienste staat van de hoofdstad. Vlaams Belang pleit niet voor een beperking van de luchthavenactiviteiten, maar voor een eerlijke en billijke spreiding van de overlast, zodat niet steeds dezelfde Vlaamse gemeenten de dupe zijn.

Bovendien rijzen er steeds meer stemmen die pleiten voor een verbod op nachtvluchten tussen 23u en 7u. Een dergelijk verbod zou echter nefaste gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en de competitiviteit van de luchthaven, die een cruciale economische motor vormt voor Vlaanderen. Het is daarom essentieel dat de economische belangen en tewerkstelling niet opgeofferd worden aan symbolische maatregelen die het probleem van de ongelijke spreiding niet oplossen.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Erkent u dat de huidige vliegroutes, in het bijzonder de toepassing van de RNP 07L-route, onevenredig nadelig zijn voor Vlaamse gemeenten in de noordrand van Brussel?

Bent u bereid om het huidige systeem van vliegroutes te herzien zodat de spreiding van overvluchten eerlijker en evenwichtiger wordt georganiseerd?

Hoe evalueert u de economische impact van een mogelijk verbod op nachtvluchten, en kan u bevestigen dat de federale regering dergelijke maatregel niet zal invoeren zonder grondige sociaaleconomische analyse en overleg met de betrokken sectoren?

28.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, ter informatie, procedure RNP 07L betreft enkel het landen, niet het opstijgen. Dat is ook het voorwerp van de motie van de gemeente Koekelberg.

Op basis van de geldende Europese regelgeving zijn de vliegprocedures in de eerste plaats gericht op veiligheid. Ze zijn bedoeld om obstakels te vermijden, afstand tussen vliegtoegangen te behouden en zich aan te passen aan wind- en weersomstandigheden. Daarnaast houden ze rekening met operationele en milieudoelstellingen. Het gebruik ervan hangt af van de configuratie van de baan en de weersomstandigheden.

De RNP 07L-procedure met een door satellieten geleide vluchtroute wordt gekenmerkt door een meer directe en meer op de baan gecentreerde uitlijning. Die configuratie toont aan dat de Vlaamse gemeenten dus niet worden blootgesteld aan de toepassing van de RNP 07L-procedure.

Ik moet ook verduidelijken dat de huidige procedure PBN 07L, waarover nu wordt gevlogen, tijdelijk is, in afwachting van het milieueffectenrapport dat de impact moet evalueren van de vliegroutes op de overgevoegen bevolking, het milieu en de geluidsoverlast.

28.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik was aan het wachten op een ander antwoord, met name dat u erkent dat de huidige vliegroutes nog altijd onevenredig nadelig zijn voor de Vlaamse gemeenten in de Noordrand van Brussel. Daarnaast ben ik benieuwd naar uw visie op de motie van de gemeente Koekelberg, die de Brusselse belangen wil beschermen in plaats van de Vlaamse belangen. Ik zal de vraag opnieuw indienen om daarop een concreet antwoord te krijgen.

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

29 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking van de treinbegeleiders in het depot van Bergen" (56008964C)**

29 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève des accompagnateurs de train au dépôt de Mons" (56008964C)**

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

Naar aanleiding van een incident waarbij een treinbegeleider het slachtoffer werd van agressie legden maandagochtend 6 oktober de treinbegeleiders in het depot van Bergen spontaan het werk neer.

Kan de minister de feiten die zich afspeelden verduidelijken?

Wat vormde de aanleiding tot het incident?

Werd de dader geïdentificeerd en aangehouden?

Kan de minister bevestigen dat de treinbegeleider meerdere breuken heeft opgelopen?

Is de treinbegeleider werkonbekwaam tgv de agressie? Zo ja, voor hoe lang?

Heeft de minister begrip voor de spontane stakingsactie van de treinbegeleiders?

Welke concrete maatregelen heeft de minister genomen naar aanleiding van dit incident?

29.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de reactie van de treinbestuurders. Wanneer men zich tijdens het uitoefenen van zijn beroep in gevaar voelt, is het vanzelfsprekend dat men zijn bezorgdheid uit. Onze prioriteit is de dialoog te herstellen en de veiligheid te waarborgen. Samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken zal ik de camerawet aanpassen, zodat agenten van Securail de mogelijkheid krijgen bodycams te dragen. Op die manier kan de veiligheid op de perrons en in de stations worden versterkt. We onderzoeken eveneens of deze mogelijkheid kan worden voorzien voor treinbegeleiders die dat wensen, op de lijnen waar zich regelmatig incidenten voordoen.

Op zondag 5 oktober werd een treinbegeleider fysiek aangevallen door een familie waarvan de zoon geen geldig vervoerbewijs had. De begeleider moest voor verzorging naar het ziekenhuis en liep verschillende verwondingen op, onder andere in het aangezicht. De politie werd onmiddellijk ingeschakeld en de betrokken daders werden aangehouden. De treinbegeleider kon dezelfde dag het ziekenhuis verlaten, maar is nog steeds werkonbekwaam. Dit incident veroorzaakte een schok en leidde tot een spontane staking en sterke solidariteit onder de collega-treinbegeleiders van het depot van Bergen, die vaker met moeilijke situaties worden geconfronteerd. Het lokale management was maandagochtend meteen aanwezig in het depot om in gesprek te gaan met de treinbegeleiders en de vakorganisaties. Er wordt nog een opvolgoverleg voorzien.

Ten slotte, ik vraag opnieuw dat dergelijke agressiegevallen door Justitie worden opgevolgd, zodat ze niet zonder gevolgen blijven.

29.03 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, het is een spijtig voorval, het zoveelste. We praten daar al heel lang over. Het verhaal over de bodycams horen we ook al heel lang. Ik hoop dat het snel in orde komt. Ik hoop echter ook dat men zich daar niet op zal blindstaren. Vaste camera's of bodycams zullen bepaalde mensen niet tegenhouden. Het zal zeker resultaat hebben, maar we mogen zeker niet denken dat het alles zal oplossen.

Het overleg en begeleiding voor die betrokken mensen, vind ik heel belangrijk. De begeleiding van mensen die dit meemaken, is belangrijk. Dat is niet min, het blijft soms heel lang doorwerken. Zo'n geval van agressie meemaken moet vreselijk zijn. Elke dag gaan werken en daarbij schrik moeten hebben voor de fysieke integriteit, lijkt me weinig aangenaam.

Uiteraard deel ik uw mening dat Justitie zijn rol moet spelen en dat de bestraffingen veel strenger moeten zijn voor plegers van feiten binnen het spoor gebeuren of elders. Hopelijk wordt het vervolgd en hopelijk zullen de bodycams er snel zijn.

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

30 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kennis van het Nederlands bij het personeel van het station Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)

30 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La connaissance du néerlandais du personnel de la gare de Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)

30.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, op zaterdag 4 oktober 2025 omstreeks acht uur wilde een reiziger met zijn treinticket vanuit de luchthaven via de automatische toegangspoorten het spoorwegstation betreden. Omdat een van de poorten defect bleek te zijn, wat altijd kan gebeuren, vroeg hij assistentie aan de aanwezige beambte. Tot zijn verbazing kon deze persoon niet helpen omdat hij geen Nederlands sprak. Hoewel de beambte zich beleefd en verontschuldigend opstelde en zei dat hij geen Nederlands sprak, is het totaal onaanvaardbaar dat een personeelslid van een federale overheidsinstelling op Vlaams grondgebied de landstaal niet beheerst.

De taalwetgeving is nochtans duidelijk: personeelsleden die in Vlaanderen tewerkgesteld zijn, moeten in staat zijn om de reiziger in het Nederlands te woord te staan.

Ik heb hier in het verleden al meermaals vragen over gesteld, maar helaas blijkt dat de situatie nog steeds niet structureel is verbeterd. Er bereiken mij regelmatig gelijkaardige meldingen van reizigers die in het station van Brussels Airport niet in het Nederlands worden geholpen.

Met het oog op de tijd verwijs ik naar mijn schriftelijke vragen, mijnheer de minister.

30.02 Minister Jean-Luc Crucke: Uw bezorgdheid over de naleving van de taalwetgeving door de NMBS is genoteerd. Laat mij u meteen geruststellen: de NMBS leeft de taalwetgeving strikt na en ziet toe op de naleving ervan. De medewerkers die aan het loket zijn tewerkgesteld, zijn allemaal Nederlandstalig. Hier wordt bij aanwervingen nauwlettend op toegezien.

De NMBS heeft tot heden niet kunnen achterhalen wat er bij het door u vermelde incident gebeurd zou kunnen zijn. Mocht u aanvullende informatie kunnen bezorgen, bijvoorbeeld of het wel over een medewerker van de NMBS ging, dan laat ik dit verder onderzoeken.

Alle officiële communicatie van de NMBS gebeurt conform de wettelijke voorschriften. Dit geldt voor vervoerbewijzen, vaststellingen van onregelmatigheden, benamingen van stations, het omroepen in stations en op treinen en alle andere vormen van communicatie met reizigers. Medewerkers worden bovendien actief opgeleid in het correct toepassen van de taalwetgeving.

Wat de controle op de naleving van de taalwetgeving in de stations betreft, sensibiliseert de NMBS haar personeel over het correct gebruik van de bestuurstaal, in overeenstemming met de geografische ligging van het station.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht ontving in 2024 acht gegronde klachten over de NMBS. Om dit in het juiste perspectief te plaatsen: de NMBS vervoert jaarlijks 245 miljoen reizigers, wat gemiddeld 9.000 reizigers per weekdag betekent.

Kortom, de NMBS respecteert de taalwetgeving en doet dat in een complexe operationele context, waarin tweetaligheid structureel is ingebed en waar klantgerichtheid centraal staat.

30.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik zal zeker nog contact opnemen met mijn bron, opdat die eventueel zelf ook nog een klacht indient.

Met betrekking tot het taaltoezicht waren er acht gegronde klachten, wat relatief gezien zeer weinig is ten opzichte van de algemene cijfers. Ik vermoed echter dat zeer veel mensen geen klacht indienen, wellicht omdat ze niet weten dat het de moeite waard is. De Vlaming is van nature meestal nogal braaf en eerder geneigd om te zwijgen en gewoon ja te knikken. Ik ben zelf een Vlaming met een iets andere ingesteldheid. Ik durf harder op mijn strepen te staan voor de Nederlandse taal. De gemiddelde Vlaming

denkt echter: oké, het is goed, volgende keer spreek ik toch maar Frans. Slechts enkelen beslissen om een volksvertegenwoordiger aan te schrijven. Misschien zou men mensen ertoe moeten aanzetten om telkens als zoiets gebeurt een klacht in te dienen. Daardoor zouden de klachtencijfers representatiever zijn en zal de NMBS moeten erkennen dat dit vaker voorvalt dan momenteel wordt beweerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De werking van NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56009151C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le fonctionnement d'Ypto, filiale de la SNCB" (56009151C)

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

Ypto nv is een dochteronderneming van de NMBS die diensten verleent in de sector van digitale transformatie en ICT-infrastructuur. Het bedrijf kwam in het verleden reeds meermaals in opspraak omdat het de geldende regels inzake overheidsopdrachten niet respecteerde. Een verbetertraject werd gevolgd maar een rapport van het Rekenhof waarin het een algemene doorlichting voor 2023 en 2024 deed, gaf aan dat er nog steeds tekortkomingen waren in de correcte toepassing van de regelgeving bij het toekennen van overheidsopdrachten.

Welke nieuwe maatregelen om te komen tot een correcte toepassing van de geldende regelgeving inzake het toekennen van overheidsopdrachten heeft Ypto nv nog genomen sinds het laatste algemene rapport van het Rekenhof?

Kan de minister garanderen dat dienaangaande nu alles correct verloopt bij Ypto nv?

Worden de aankoopopdrachten die meer als 30.000 euro bedragen momenteel nog steeds beheerd door de aankoopdienst van de NMBS? Zo neen, waarom niet?

Is een scenario waarbij de dienstverlening van Ypto nv in de toekomst volledig door haar moederbedrijf NMBS wordt opgeslorpt in de nabije toekomst (deze legislatuur) mogelijk? Zo ja, wanneer zal dat gebeuren? Zo neen, waarom niet?

31.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ter herinnering geef ik mee dat het Rekenhof de rechtmatigheid van een selectie van overheidsopdrachten die werden geplaatst door de FOD Economie, de federale politie, het Studiecentrum voor Kernenergie, de FOD WASO, Beliris, Ypto, TUC RAIL en Infrabel onderzocht. De resultaten van dat onderzoek werden begin 2025 door het Rekenhof publiek gemaakt.

U verwijst in uw vraag naar de initiatieven die reeds werden genomen voor de publicatie van het desbetreffende rapport. Het Rekenhof erkende inderdaad de inspanningen en maatregelen die IT-dochteronderneming Ypto reeds had geleverd respectievelijk genomen om haar interne werking en aanbestedingsprocessen volledig in overeenstemming te brengen met de regelgeving.

Tegelijk formuleerde het Rekenhof ook een reeks aanbevelingen ten opzichte van Ypto. Ypto en de NMBS onderschrijven die volledig en hebben ook niet gewacht op het rapport van begin dit jaar om bijkomende verbeteringen uit te werken en door te voeren. In de voorbije 2 jaar werden 42 verschillende maatregelen genomen ter versterking van de aankoopprocessen, die tegemoetkomen aan de aanbevelingen van het Rekenhof, zoals de systematische toegeving van de raming van de opdracht en het gebruikmaken van het opdrachtdocument conform de wetgeving. Er zijn nog 4 maatregelen uit te voeren tegen het einde van 2025. Er zullen dan in totaal 46 maatregelen zijn uitgevoerd, waarmee alle aanbevelingen van het Rekenhof worden beantwoord.

Vandaag worden Yptoaankopen boven 130.000 euro door de NMBS uitgevoerd. Enkel de aankopen voor digitale prestaties in regie worden door Ypto uitgevoerd, met toepassing van de maatregelen zoals opgenomen in het actieplan en onder het toezicht en volgens de richtlijnen van de centrale aankoopdiensten van de NMBS.

De nodige maatregelen zijn dus genomen om een correcte toepassing van de regelgeving te verzekeren. De auditresultaten, het actieplan en de bijkomende interne controlemechanismen tonen aan dat de situatie aanzienlijk is verbeterd. Alles wijst erop dat de huidige procedures conform de

wetgeving verlopen en dat er voortdurend wordt gemonitord.

Op verschillende niveaus wordt gewaakt over de strikte opvolging van de maatregelen. Er is een driemaandelijks rapportering aan het auditcomité van de NMBS over het dossier. Daarnaast heeft de *procurement board* van de NMBS, dat toezicht houdt op de governance en de naleving van de aanbestedingsverplichtingen, een ruimere rol op zich genomen en houdt die toezicht op de aankopen van Ypto.

Het actieplan werd tevens aan het Rekenhof bezorgd. Eind februari 2025 vond een overleg plaats tussen het Rekenhof, de NMBS en Ypto, waarbij het Rekenhof aankondigde binnen twee à drie jaar een opvolgaudit te organiseren, een initiatief dat door de NMBS en Ypto wordt verwelkomd.

Tot slot vraagt u of het mogelijk is dat de NMBS de dienstverlening van Ypto volledig opsloopt. De NMBS heeft in het afgelopen jaar een omvangrijke efficiëntieoefening gerealiseerd waarbij het aantal filialen is teruggebracht van 12 in 2016 naar 1 vandaag, met de naam Ypto. Dat toont aan dat de NMBS op zeer ernstige wijze de rol en de meerwaarde van de filialisering heeft geëvalueerd.

Het opsloppen van Ypto is op dit moment niet aan de orde. Ypto vervult een specifieke rol als gespecialiseerde IT-dochteronderneming bij de NMBS. De huidige prioriteit ligt bij het consolideren van de hervormingen, het versterken van de complianceprocessen en het optimaliseren van de samenwerking met de moedermaatschappij, niet bij een structurele integratie.

Wel werden centrale ondersteunende diensten in 2025 overgeheveld van Ypto naar de NMBS, zoals communicatie, HR-diensten, finance en facility management. Daartoe werd een dienstcontract gesloten tussen de NMBS en Ypto, waarin de diensten zijn vastgelegd die de NMBS voor Ypto uitvoert. Ook dat draagt bij aan de efficiëntieoefeningen die de NMBS onderneemt met uitvoering van het openbaredienstcontract.

Samengevat kan worden gesteld dat Ypto en de NMBS de aanbevelingen van het Rekenhof zeer ernstig hebben genomen, dat ze de uitvoering ervan rigoureus opvolgen en dat de nodige waarborgen zijn ingebouwd om de correcte toepassing van de regelgeving inzake overheidsopdrachten blijvend te verzekeren.

31.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat was een heel uitgebreid antwoord. Ik heb er wel wat bedenkingen bij. Ik kijk alvast uit naar de volgende audit. Als ik mag geloven wat u zegt of wat men u laat zeggen, zal dat een vlekkeloos rapport zijn. We zullen zien.

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

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De slechte staat van de perrons in Hasselt" (56009236C)

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le piètre état des quais à Hasselt" (56009236C)

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

Reeds voor de tweede keer zijn er klachten over de slechte staat van de pas gerenoveerde perrons in het station van Hasselt. Deze keer zijn de nog vrij nieuwe tegels op perron 8 en 9 gebarsten.

Hoe verklaart de minister de aanhoudende problemen met de perrontegels in Hasselt?

Gaat het opnieuw over een 'één lot tegels van slechte kwaliteit', of is er een structureel probleem wat betreft het gebruik van dit soort tegels?

Welke budgettaire implicatie zal het vervangen/herstellen van de tegels op perron 8 en 9 met zich meebrengen? Valt dit bedrag terug te vorderen bij de fabrikant? Welke zijn ter zake de bestaande contractuele bepalingen?

Eerder dit jaar moesten ook de tegels op de perrons 4, 5, 6 en 7 al vervangen worden. Hoeveel heeft deze herstelling/vervanging gekost en welk bedrag werd hiervan gerecupereerd bij de leverancier van de tegels?

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het betreft een probleem met de tegels dat pas aan het licht is gekomen na de ingebruikname. De precieze oorzaak is nog niet gekend. De verantwoordelijkheid ligt volledig bij de aannemer, zowel voor de eerder vastgestelde problemen als voor de meest recente.

Het is dan ook aan de aannemer om dit op te lossen door de tegels te vervangen. Aangezien de aannemer de nodige vervanging op eigen kosten moet uitvoeren, heeft de NMBS geen zicht op de kostprijs daarvan. Voor mij en voor de NMBS is het essentieel dat er zo snel mogelijk een duurzame en definitieve oplossing komt, in het belang van de reiziger.

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

Ik heb er daarstraks ook al naar verwezen. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld. Toen kreeg ik als antwoord dat het om een slecht lot ging. Ik denk dat het iets meer is dan dat. Misschien moeten we nog eens kijken naar de aankoopprocessen.

Nu gaat het om de perrons acht en negen. Ik ben zelf van Hasselt en ik ben eens gaan rondwandelen. Het is niet beperkt tot acht en negen. Ook op de perrons vier en vijf zie je gebarsten tegels en dergelijke. Ik denk dus dat het probleem wat breder is dan dat.

Goed, we zullen afwachten wat de vervanging en de kosten betreft. Het is eigenlijk bijzonder jammer dat een renovatie waarop zo lang is gewacht en die zo mooi is uitgevoerd, op deze manier wordt ontsierd. De heraanleg van de perrons en dergelijke is echt zeer mooi gedaan in het station van Hasselt. Dit probleem is dan ook bijzonder spijtig en enigszins pijnlijk.

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

33 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De goede samenwerking tussen het spoorpersoneel en de politie" (56009237C)**

33 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La bonne collaboration entre le personnel ferroviaire et la police" (56009237C)**

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

Dankzij de alertheid en het goede handelen van een treinbegeleidster, het knappe optreden van Securail-agenten en de goede samenwerking met de politie konden drie mannen die de bagage van een treinreiziger op een ochtendtrein richting Luxembourg hadden gestolen gevat worden in Gembloux. Dit collectieve optreden verdient alle lof en toont het belang van een goede onderlinge samenwerking tussen de betrokken instanties aan. Helaas is dit niet altijd het geval en dient er werk gemaakt te worden van een betere samenwerking tussen Securail en politiediensten.

*Welke acties heeft de minister recent nog genomen om de samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) en de Spoorwegpolitie en lokale politiezones te verbeteren?
Welke maatregelen dienaangaande zal de minister nog nemen?*

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, het is essentieel dat reizigers zich veilig voelen in het station en op de trein. De NMBS neemt daarvoor voortdurend bijkomende initiatieven binnen haar bevoegdheden en werkt daarvoor samen met verschillende partners.

De veiligheidsaanpak steunt op drie pijlers: de zichtbare aanwezigheid van veiligheidspersoneel, technopreventieve middelen zoals camera's en samenwerking met de federale en lokale politiediensten en Justitie.

De samenwerking tussen de NMBS, Securail en de politiediensten is structureel verankerd. Er zijn afspraken over informatie-uitwisseling, gecoördineerde acties en regelmatige overlegmomenten. Dat overleg maakt het mogelijk om snel en efficiënt te reageren bij ernstige incidenten en versterkt de gezamenlijke aanpak van veiligheidsproblemen.

Sinds deze zomer hebben 124 lokale politiezones en 32 federale politie-entiteiten operationeel toegang tot de camerabeelden van de NMBS in en rond de stations. Die beelden zijn enkel in realtime beschikbaar in het kader van bestuurlijke of gerechtelijke opdrachten. Elke politiezone heeft daarvoor een protocolakkoord ondertekend.

De inzet van Securailagenten werd versterkt, waardoor onder meer de upfrontticketcontrole is uitgebreid en extra patrouilles kunnen plaatsvinden op risicovolle treinen en lijnen met bijzondere aandacht voor vroege en late ritten. Securail werkt zonegericht en kan zo flexibel inspelen op lokale noden en hotspots.

Op basis van meldingen aan het Security Operations Center (SOC) voert de NMBS regelmatig risicoanalyses uit om kwetsbare stations en verbindingen te identificeren. Er wordt ook onderzocht hoe het gebruik van bodycams voor veiligheidspersoneel en treinbegeleiders mogelijk kan worden gemaakt. Daarnaast overlegt de NMBS met regionale openbarevervoersoperatoren om via gezamenlijke acties reizigers en personeel te sensibiliseren en hun veiligheidsgevoel te versterken. Belangrijke elementen zijn het 24/7 bereikbare noodnummer van Securail, de rol van de treinbegeleider als eerste aanspreekpunt, extra Securailpatrouilles en het gebruik van camera's aan boord en in stations.

Tot slot werkt de NMBS structureel samen met steden en gemeenten. Met veel steden zijn er concrete afspraken gemaakt over de veiligheid in de stationsomgeving, vaak in samenwerking met de lokale politie en sociale diensten. Het blijft cruciaal dat alle betrokken partijen verantwoordelijkheid opnemen, zeker bij complexe problematieken zoals drugs, mensen zonder wettig verblijf of conflicten in de stationsomgeving.

Ik zal eveneens blijven inzetten op een betere coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid op het vlak van vervoer en infrastructuur van ons spoorwegnet.

Het regeerakkoord voorziet in een bundeling van de bevoegdheden inzake veiligheid. Concreet zullen we de juridische middelen opstellen die het mogelijk maken om de operationele samenwerking tussen de politie en Securail beter te structureren, aangezien beide entiteiten actief zijn op dat domein. In het kader van een medevoogdijschap met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken zal een bestuur worden ingevoerd dat voorziet in een versterkte synergie bij de uitwerking en uitvoering van de strategische en operationele planning van Securail in coördinatie met het geïntegreerd veiligheidsactieplan van de NMBS.

33.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

34 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De onveilige situatie in het station van Dendermonde" (56009238C)

34 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'insécurité dans la gare de Termonde" (56009238C)

34.01 Frank Troosters (VB): *Recent werd een treinbestuurder na zijn werkshift door een groep jongeren aangereden en in elkaar geslagen aan het station van Dendermonde. De arme man hield er een gebroken neus aan over en is een maand arbeidsongeschikt.*

De treinbestuurder gaf aan dat het steeds moeilijker wordt om in veilige omstandigheden de trein te nemen in Dendermonde: al jaren hangt er een groep van 'jongeren' rond die uit zijn op amok maken en bovendien zouden beschikken over illegale wapens. De camerabeelden die aan het station gemaakt worden schrikken hen helemaal niet af. Volgens de treinbestuurder zouden heel wat reizigers te kennen gegeven hebben voortaan de trein niet meer in het station van Dendermonde te willen nemen omwille van het gebrek aan veiligheid daar.

Welke maatregelen zal de minister binnen de mogelijkheden en in zijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit nemen om veiligheid van de treinreizigers in het station van Dendermonde te garanderen? Vindt de minister dat treinreizigers zouden afhaken omwille van een gebrek aan veiligheid in lijn met de regeringsambities om meer mensen tot het nemen van de trein aan te zetten?

34.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS volgt de veiligheidssituatie in en rond het station van Dendermonde nauwgezet en continu op. Binnen de bevoegdheden van de Corporate Security Service (CSS) worden verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid van de treinreizigers te waarborgen, in nauwe samenwerking met Securail, de lokale politiediensten en andere betrokken partners.

Inzake de maatregelen ter bevordering van de veiligheid voert de CSS regelmatig risicoanalyses uit op basis van meldingen aan het Security Operations Center. De analyses houden rekening met incidentstatistieken, reizigersstromen, infrastructuurkenmerken en meldingen van overlast. Op die manier worden kwetsbare stations en verbindingen geïdentificeerd en worden gepaste maatregelen getroffen.

Naar aanleiding van een geval van agressie tegen een treinbestuurder in Dendermonde werd onmiddellijk contact opgenomen met de lokale politie. Het betrof jongeren die zich ophielden aan de busperrons. De politie heeft daarop intensief gepatrouilleerd, zowel in uniform als in burger. Securail heeft bovendien dagelijkse passages ingepland in de late namiddag en avond. Daarenboven zal de doorgang tussen de fietsenstalling en het stationsgebouw visueel worden afgebakend om duidelijk te maken dat het niet toegelaten is zich daar op te houden. Dat draagt bij tot een vlotte en veilige reizigersstroom.

De inzet van Securailagenten gebeurt doelgericht en proportioneel. Zij kunnen bij overlast of ongepast gedrag processen-verbaal opstellen en indien nodig de politiediensten inschakelen. Hun opdracht omvat het waarborgen van de veiligheid van reizigers, personeel en infrastructuur, het voorkomen en aanpakken van overlast en crimineel gedrag en het ondersteunen van de politiediensten.

Naast fysieke aanwezigheid wordt ook gebruikgemaakt van camerabewaking via strategisch geplaatste camera's, waardoor permanent toezicht mogelijk is, ook wanneer er geen agenten ter plaatse zijn.

Inzake de impact op het vertrouwen van de reizigers kan ik meegeven dat de NMBS en ik ernaar streven dat vertrouwen te behouden en te versterken, in lijn met de regeringsambitie om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen. De samenwerking met lokale en federale partners is gericht op het structureel verbeteren van de veiligheid en het comfort van zowel reizigers als omwonenden.

Op basis van de beschikbare gegevens kan worden gesteld dat er momenteel geen sprake is van een structureel onveilige situatie in en rond het station van Dendermonde. De situatie wordt opgevolgd en wanneer nodig worden gerichte acties ondernomen. De NMBS blijft inzetten op preventie, zichtbare aanwezigheid en snelle interventie, zodat reizigers en personeel zich veilig voelen en met vertrouwen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Zoals eerder gezegd, zal ik de NMBS vragen om mij de bestaande statistieken ter beschikking te stellen met betrekking tot de verschillende vormen van intimidatie en agressie in de trein gedurende de afgelopen jaren.

Zoals ik al vaker heb benadrukt, en als regelmatige treinreiziger, besteed ik bijzondere aandacht aan de veiligheidsuitdagingen in en rond onze stations. De bescherming van reizigers, spoorwegpersoneel en omwonenden is een absolute prioriteit binnen het mobiliteitsbeleid dat ik verdedig. Ik sta volledig achter de maatregelen die spoorwegmaatschappijen in overleg met lokale autoriteiten en politiediensten nemen om een veilige en rustige omgeving te waarborgen.

De veiligheid in het openbaar vervoer kan niet worden samengevat in een slogan. Zij is gebaseerd op concrete acties, permanente waakzaamheid en strikte coördinatie tussen alle betrokken actoren. Als minister van Mobiliteit zet ik mij volledig in om deze eisen dagelijks waar te maken. Elke melding verdient een reactie, elke maatregel moet effect hebben en het vertrouwen van reizigers moet gebaseerd zijn op tastbare feiten, niet op beloften. In die geest zal ik de situatie in Dendermonde, net als elders op het net, op de voet blijven volgen.

34.03 **Frank Troosters** (VB): Ik zal het dossier ook blijven opvolgen. Voor het overige dank ik u voor uw antwoord.

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

35 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Brucargo" (56009305C)

35 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Brucargo" (56009305C)

35.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De luchthaven van Zaventem heeft recent 'Brucargo Centraal' ingehuldigd: drie nieuwe gebouwen die acht verouderde panden vervangen en samen 34.000 m² aan opslag- en kantoorruimte omvatten. De site, goed voor twaalf voetbalvelden, moet de verdere groei van de vrachtactiviteiten ondersteunen. Volgens Brussels Airport betekent dit een capaciteitsverhoging van 30%, met extra temperatuurgecontroleerde zones en een nieuwe parkeertoren met 500 plaatsen.

De luchthaven is en blijft een belangrijke economische motor voor Vlaanderen, goed voor tienduizenden directe en indirecte jobs. Projecten zoals Brucargo Centraal kunnen een verdere positieve impuls geven aan de Vlaamse economie, zeker in sectoren als logistiek, export en farmaceutische distributie. Dat neemt niet weg dat zulke uitbreidingen ook vragen oproepen inzake veiligheid, milieu-impact en ruimtelijke planning. De bewoners in de regio dragen immers al jaren de lasten van lawaai, verkeer en uitstoot.

Graag verneem ik van de minister het volgende:

Kan u toelichten of en in welke mate het project Brucargo Centraal publieke steun, subsidies of fiscale stimuli heeft ontvangen, rechtstreeks of onrechtstreeks, via federale of regionale kanalen?

Hoe wordt de toegenomen vrachtcapaciteit afgestemd op de veiligheids- en milieuvoorschriften, met name inzake nachtvluchten, geluidsnormen, CO₂-uitstoot en luchtverkeer rond de luchthaven?

Werd er voorafgaand aan dit project een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd die zowel de economische meerwaarde als de leefkwaliteit in de omliggende gemeenten (Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem) in kaart brengt? Zo ja, kan u de resultaten daarvan meedelen?

35.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, het project Brucargo Centraal is een investering van 70 miljoen euro privégeld in de herontwikkeling van een zone van 83 hectare in het hart van de cargozone. Het project wordt ontwikkeld door de luchthaven, zonder publieke steun. Het is niet MER-plichtig. In het centrale gedeelte van de cargozone werden acht verouderde gebouwen vervangen door drie duurzame, innovatieve logistieke gebouwen die samen magazijnen en kantoorruimte omvatten.

Die herontwikkeling zal niet leiden tot een toename van het aantal cargovluchten. Voor de bouw van Brucargo Centraal heeft Brussels Airport Company (BAC) resoluut gekozen voor een duurzame en circulaire aanpak. De oude gebouwen werden afgebroken volgens de principes van de circulaire economie en de nieuwe gebouwen werden opgetrokken in hout. Dat zorgt voor 1,5 ton minder CO₂-uitstoot in vergelijking met een gelijkwaardig gebouw in beton of staal.

Het project zet in op een combinatie van praktische oplossingen: zonnepanelen, een elektrische warmtepomp gekoppeld aan boorgatenergieopslag (BEO) voor verwarming en koeling, geoptimaliseerd waterbeheer, verbeterde binnenluchtkwaliteit en veel natuurlijke lichtinval. Verder werd veel aandacht besteed aan vlot en veilig verkeer, met eenrichtingsverkeer rondom de site en een rechtstreekse noord-zuidverbinding tussen de gebouwen. Ook werd in brede fiets- en voetpaden voorzien.

Tot slot kwam er 20 % meer groene ruimte bij, wat bijdraagt tot een aangename werkomgeving. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse was niet verplicht en werd dan ook niet uitgevoerd.

35.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is een zeer mooi project. Ik heb het opgezocht op de website en reacties en persartikels erover gelezen. Het lijkt me een klimaatvriendelijk en goed project, zowel voor de luchthaven als voor de cargosector. Het is fijn dat er ook eens iets positiefs aan bod komt.

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

36 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De disproportionele federale financiering van de luchtverkeersleiding" (56009382C)

36 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le financement fédéral disproportionné du contrôle aérien" (56009382C)

36.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Hoewel het beheer van de luchthavens een gewestbevoegdheid is, blijft de luchtverkeersleiding via Skeyes een federale verantwoordelijkheid. Uit het Koninklijk Besluit van 20 december 2024 over de financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in 2025 blijkt echter een opmerkelijke ongelijkheid tussen de luchthavens.

Op Brussels Airport, de belangrijkste luchthaven van het land, betalen de luchtvaartmaatschappijen zelf 75 % van de kosten voor de luchtverkeersleiding. De federale overheid draagt daar slechts 25 % bij. Op de regionale luchthavens ligt dat volledig anders: daar betalen de gebruikers 0 %, terwijl de federale overheid 85 tot 100 % van de kosten op zich neemt en het Waalse Gewest zelfs nog 15 % extra bijlegt voor Charleroi en Luik.

Vandaag blijkt bovendien dat dit ongelijk speelveld ook juridisch betwist wordt. In juli 2023 diende Brussels Airlines een klacht bij de Europese Commissie in tegen de "onwettige staatssteun" aan de luchthaven van Charleroi.

Acht u het normaal dat luchtvaartmaatschappijen in Zaventem 75 % van de kosten dragen, terwijl maatschappijen op Charleroi of Luik volledig vrijgesteld blijven? Bent u bekend met de klacht van Brussels Airlines bij de Europese Commissie over vermeende staatssteun aan de luchthaven van Charleroi?

Heeft de Europese Commissie België inmiddels om een standpunt of dossier gevraagd, en zo ja, wat houdt het Belgische antwoord of verweer in? Acht u het verenigbaar met het Europees mededingingsrecht dat Charleroi Airport, met meer dan 10 miljoen passagiers per jaar, nog steeds 100 % gesubsidieerd wordt voor luchtverkeersleiding, terwijl maatschappijen op Brussels Airport de meerderheid van de kosten zelf dragen?

Kunt u bevestigen dat het federale aandeel in de financiering van de luchtverkeersleiding op Waalse luchthavens per passagier significant hoger ligt dan op de Vlaamse luchthavens, en hoe verantwoordt u dat verschil tegenover de Vlaamse belastingbetaler?

Acht u het wenselijk dat België blijft bijdragen aan een systeem dat in de feiten concurrentievervalsend werkt tussen Vlaamse en Waalse luchthavens, en dat door een Europese klacht al expliciet als potentieel staatssteunprobleem wordt aangemerkt?

Kan u een overzicht geven van de totale federale tussenkomsten per luchthaven sinds 2020, opgesplitst per gewest?

36.02 Minister Jean-Luc Crucke: Beste collega, het verschil in de bijdrage van de federale overheid in de kosten van de luchtverkeersleiding kan worden verklaard door het verschil in juridische basis. De regionale luchthavens zijn opgenomen in het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989, dat uitvoering geeft aan de staatshervorming van 1988.

Dit samenwerkingsakkoord bepaalt dat de federale overheid verantwoordelijk blijft voor de luchtverkeersleiding op de luchthavens vermeld in dit akkoord – in casu Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende – inclusief de financiering, tot op het niveau van de dienstverlening op het moment van het afsluiten van dat akkoord. Dat verklaart waarom de federale Staat voor sommige luchthavens de luchtverkeersleiding volledig dan wel gedeeltelijk financiert.

De luchthaven Brussel-Nationaal is niet opgenomen in dit akkoord. In het licht van de

financieringsbehoeften werd bij de opstelling van het eerste koninklijk besluit over de financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in 2015 beslist dat de federale overheid ook voor deze luchthaven een deel van de luchtverkeersleidingskosten zou dragen.

36.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik zal voor een aantal detailvragen nog een schriftelijke vraag indienen om de verschillen in financiering verder te kunnen uitklaren. Ik ben mij bewust van de juridische basis die in de staatshervorming ligt, maar toch heb ik het gevoel dat Brussels Airport benadeeld wordt ten opzichte van de Waalse luchthavens en ook de Vlaamse luchthavens. Als brave Vlaming zal ik dat blijven opvolgen, zodat iedereen gelijk wordt behandeld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

37 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sluiten van het luchtruim voor een demonstratievlucht met F-35's" (56009383C)

37 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de l'espace aérien pour donner la priorité de vol à des F-35" (56009383C)

37.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op 17 oktober was er een plan om het luchtruim boven Brussel tijdelijk te sluiten voor een demonstratievlucht met twee F-35-gevechtsvliegtuigen, in aanwezigheid van NAVO-ministers van Defensie. Deze beslissing heeft niet alleen gevolgen voor de burgerluchtvaart, maar roept ook vragen op over de noodzaak en proportionaliteit van dergelijke maatregelen.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Kan u bevestigen of er effectief sprake was van een plan tot volledige of gedeeltelijke sluiting van het Belgisch luchtruim boven Brussel in het kader van deze demonstratievlucht, en zo ja, op wiens initiatief dit gebeurde en welke veiligheidsdiensten of instanties dit hebben goedgekeurd?

Welke impact heeft zulke sluiting op de burgerluchtvaart, in het bijzonder op Brussels Airport en het omliggende luchtruim (vertragingen, omleidingen, economische schade, bijkomende kosten voor maatschappijen)?

Op basis van welke criteria wordt beslist dat zulke operatie prioriteit kan krijgen boven het reguliere luchtverkeer?

Wie draagt de kosten voor de tijdelijke sluiting van het luchtruim en de bijkomende operationele maatregelen (zoals luchtverkeersleiding, veiligheidssperimeter, brandstofverbruik en begeleiding)?

Bestaat er binnen uw bevoegdheid een protocol dat toelaat om luchtruim te sluiten voor politieke of ceremoniële doeleinden, en acht u dit een wenselijke praktijk voor de toekomst?

Bent u bereid te garanderen dat het luchtruim niet langer zal worden afgesloten voor promotionele of politieke demonstraties, zodat de veiligheid en continuïteit van het burgerluchtverkeer nooit ondergeschikt worden gemaakt aan mediastunts of symbolische vertoningen?

Tot slot, heeft u overleg gepleegd met Brussels Airport Company en luchtvaartmaatschappijen over de mogelijke hinder, en werd er vooraf een impactanalyse uitgevoerd op de werking van het burgerluchtruim?

37.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, de sluiting van het luchtruim voor militaire doeleinden vindt in de regel plaats in het kader van de verordening 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim. Daarvoor zijn op nationaal niveau protocollen uitgewerkt tussen de burgerlijke en militaire overheden.

Het DGLV heeft inderdaad de vraag ontvangen van Defensie en van skeyes om een F-35 en een MQ-9B te laten landen op de luchthaven van Brussel. Defensie heeft een NOTAM gepubliceerd voor de tijdelijke sluiting van het luchtruim gedurende 30 minuten boven de luchthaven van Brussel. Het DGLV heeft een volledig dossier opgevraagd, aangezien het niet ging om een activiteit uitgevoerd in het kader van een militaire missie of van het algemeen belang. Bijgevolg konden afwijkingen op de regels van

ICAO en de regels van EASA niet worden toegestaan. Er bestaat overigens geen protocol dat de sluiting van het luchtruim toestaat voor plechtigheden, en ik zie daar de noodzaak niet van in. Dat NOTAM werd vervolgens ingetrokken door de AIP en het luchtruim werd uiteindelijk niet gesloten.

Dat incident toont de noodzaak aan om een passend kader uit te werken voor het gebruik van F-35's in het Belgisch luchtruim. De sluiting van het luchtruim voor de burgerluchtvaart leidt ertoe dat vluchten moeten worden vertraagd, uitgesteld, afgelast of omgeleid. Het kan bovendien ertoe leiden dat passagiers hun overstap op een connecterende vlucht dreigen te missen. Dat alles heeft uiteraard een nefaste impact op de luchtvaartmaatschappijen, op Brussels Airport en op de nationale economie in het algemeen.

Ik verzoek u voor verdere inlichtingen om uw vragen te richten aan mijn collega, de minister van Defensie, de heer Francken.

37.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik wil gewoon nog even repliceren om zeker te zijn dat ik het goed heb begrepen. De nota kwam van Defensie. U hebt die beoordeeld en vervolgens gesteld dat dat niet kon doorgaan, omdat het geen militair doel had. Minister Theo Francken heeft dat dus niet zelf ingetrokken. Het was een beslissing van u, of althans uw kabinet.

37.04 Minister Jean-Luc Crucke: (...)

37.05 Britt Huybrechts (VB): Ah, oké, maar in principe kwam het eerst van u en daarna eventueel van minister Francken. Zeer interessant.

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

38 Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009501C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Diabolocontract" (56009563C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009566C)

38 Questions jointes de

- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009501C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat Diabolo" (56009563C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009566C)

38.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Op 13 augustus 2025 diende ik onderstaande vraag schriftelijk in. Conform het Kamerreglement wens ik deze vraag nu als mondelinge vraag te behandelen, aangezien het antwoord niet binnen de voorziene termijn werd verstrekt:

De Diabolo-treinverbinding naar Brussels Airport is het resultaat van een publiek-private samenwerking tussen de Belgische overheid, spoorbeheerder Infrabel en het privébedrijf Northern Diabolo, zoals vastgelegd in de Diabolo-wet van 2007. Dit contract, opgesteld onder leiding van voormalig minister Freya Vandenbossche, verleent Northern Diabolo het recht om bij een aanzienlijke daling van het aantal reizigers een verhoging van de Diabolo-toeslag te verzoeken. Deze verhoging wordt via Infrabel ter goedkeuring aan de ministerraad voorgelegd. Het betreft een langdurig contract met bindende bepalingen, dat niet zomaar kan worden aangepast.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Kunt u toelichten wat de precieze inhoud en looptijd is van het contract tussen de Belgische overheid,

*Infrabel en het privébedrijf Northern Diabolo, zoals afgesloten krachtens de Diabolo-wet van 2007?
Op basis van welke criteria kan Northern Diabolo een verhoging van de Diabolo-toeslag aanvragen, en hoeveel keer is dat sinds 2007 effectief gebeurd?
Welke rol speelt de ministerraad bij het goedkeuren van een eventuele toeslagverhoging?
Is dit een louter administratieve goedkeuring of is er ruimte voor beleidsmatige afweging?
Worden alternatieve financieringsmechanismen onderzocht om in de toekomst de afhankelijkheid van deze vaste toeslag te verminderen, in het bijzonder met het oog op betaalbare en toegankelijke mobiliteit?
Kan u bevestigen of en wanneer het huidige contract kan worden herzien, aangepast of opgezegd?
Zijn er evaluatiemomenten of exit-clausules voorzien?
Welke impact heeft het contract op toekomstige investeringen in spoorinfrastructuur richting Brussels Airport, en welke zeggenschap heeft de overheid hierover?
Is het mogelijk dat de leden van deze commissie inzage krijgen in het volledige contract en bijhorende bijlagen, zodat zij hun parlementaire controlefunctie kunnen uitoefenen?
Indien ja, op welke manier en binnen welk tijds kader kan die inzage georganiseerd worden?*

De Diabolo-verbinding naar Brussels Airport, gefinancierd via een publiek-private samenwerking met Northern Diabolo NV, blijft een van de meest besproken infrastructuurprojecten in het spoorvervoer. Sinds 2012 betalen treinreizigers een extra "Diabolo-toeslag" bij elke rit van of naar de luchthaven. Uit recente cijfers die ik heb opgevraagd, blijkt dat deze toeslag jaarlijks tientallen miljoenen euro's oplevert, waarvan een belangrijk deel via Infrabel aan de private partner wordt doorgestort.

De cijfers van de jongste jaren tonen echter aan dat:

De reizigersaantallen na de COVID-crisis opnieuw sterk gestegen zijn, maar de toeslag op hetzelfde niveau blijft;

*De inkomsten uit de toeslag het oorspronkelijke investeringsbedrag inmiddels ruimschoots benaderen;
De overheid tijdens de pandemie compenserende betalingen moest doen om contractuele minima te respecteren.*

Graag verneem ik van de minister het volgende:

Acht u het verantwoord dat reizigers nog steeds dezelfde toeslag betalen, ook nu het reizigersvolume weer boven het niveau van vóór de crisis ligt?

Kan u verduidelijken wanneer de federale overheid het contract met Northern Diabolo juridisch kan heronderhandelen of beëindigen zonder zware financiële sancties?

Is het correct dat de cumulatieve opbrengst van de Diabolo-toeslag intussen in de buurt komt van of zelfs hoger ligt dan het oorspronkelijke private investeringsbedrag? Indien ja, waarom blijft de toeslag dan behouden?

Kunnen wij als volksvertegenwoordigers dit contract inkijken?

[38.02] Minister Jean-Luc Crucke: Sinds de inwerkingtreding van de Diabolowet van 30 april 2007 wordt een specifieke heffing toegepast op reizigers die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur die de luchthaven Brussel-Nationaal bedient. Deze heffing, bekend als de Diabolotoeslag, is onderworpen aan de wettelijke en contractuele bepalingen die zijn overeengekomen tussen Infrabel en Northern Diabolo. Het doel hiervan is de financiering, het onderhoud en de exploitatie van deze infrastructuur ten voordele van alle gebruikers van het openbaar vervoer.

Het Diabolocontract, afgesloten op 28 september 2007, heeft betrekking op de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de spoorverbinding tussen de luchthaven en de autosnelweg E19. Het contract heeft een looptijd van 40 jaar en eindigt op 8 juni 2047. De inhoud van het contract valt onder een vertrouwelijkheidsclausule, waardoor de exacte financiële modaliteiten niet openbaar mogen worden gemaakt.

De inkomsten uit de Diabolotoeslag dekken de kosten die verband houden met de werken, het onderhoud en de exploitatie van de infrastructuur.

Momenteel wordt geen alternatief financieringsmechanisme onderzocht. Het contract, dat werd onderhandeld met inachtneming van de geldende wettelijke procedures, verplicht Infrabel ertoe de overeengekomen voorwaarden na te leven. Een wijziging, aanpassing of beëindiging van het contract vereist de uitdrukkelijke en schriftelijke instemming van beide partijen.

In het geval van een eenzijdige en voortijdige beëindiging zou Infrabel een aanzienlijke schadevergoeding aan Northern Diabolo verschuldigd zijn. Een wijzigingsprocedure is bepaald in uitzonderlijke gevallen en onder strikte voorwaarden. Buiten dat kader vereist elke andere aanpassing eveneens de schriftelijke instemming van beide partijen.

Het contract kan niet worden heronderhandeld of beëindigd zonder deze dubbele goedkeuring. Elke eenzijdige beëindiging zou aanleiding geven tot een substantiële financiële compensatie.

Wat de evolutie van de toeslag betreft, is een jaarlijkse indexering op basis van de gezondheidsindex voorzien. Northern Diabolo kan onder bepaalde contractuele voorwaarden een aanpassing van de passagierstoeslag doorvoeren.

Sinds de ondertekening van het contract zijn er twee aanpassingen doorgevoerd, een in 2014 en een in 2023. Elke verhoging van de toeslag moet worden goedgekeurd door de Koning bij koninklijk besluit na beraadslaging in de ministerraad op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

De Diabolotoeslag blijft van toepassing ongeacht het aantal reizigers, conform de contractuele en wettelijke verplichtingen. De toeslag kan niet worden opgeschort of afgeschaft zonder wederzijds instemming. Het contract heeft uitsluitend betrekking op de bestaande infrastructuur en heeft geen directe impact op eventuele toekomstige investeringen, die afzonderlijk zullen worden besproken met de betrokken stakeholders.

Ik overweeg om het contract met Northern Diabolo te herzien, om rekening te houden met de evolutie van bepaalde factoren sinds de ondertekening van het contract. Het contract voorziet immers een berekeningsmodel van de Diabolotoeslag dat gebaseerd is op een toename van het aantal reizigers, wat wellicht herzien moet worden. De organisatie van spoorwegverbindingen van en naar Brussels Airport, zoals voorzien in het contract, zorgt niet voor een optimaal gebruik van het spoorweganet.

[38.03] Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, wat kan ik hierop zeggen? U zou eens naar de collega's van Vooruit moeten kijken, want door hun collega die nu voorzitter is van het Vlaams Parlement zitten we vandaag met de gebakken peren.

Zeer veel reizigers die de trein naar de luchthaven willen nemen, geven aan dat die Diabolotoeslag een aardige duit kost. Ik heb al verschillende cijfers opgevraagd over hoeveel dat ons en de reizigers kost, en het gaat om enorm veel geld. Ik ben blij dat u overweegt het contract te herevalueren, rekening houdende met de huidige omstandigheden en factoren. De prijs mag immers niet jaar na jaar blijven stijgen, ook al is dit het gevolg van indexering.

Een toeslag van zeven euro per persoon is voor een gezin van vier personen al een stevig bedrag, waardoor men er eerder voor kiest om zich door iemand met de wagen naar de luchthaven te laten brengen. Als men in de buurt woont, is het zelfs voordeliger om een taxi te nemen dan de trein, wat absoluut niet de bedoeling kan zijn. Hopelijk krijgt u dit voor 2047 geregeld.

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

[39] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanval op een treinbegeleider op de lijn Kortrijk-Welkenraedt" (56009514C)

[39] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression contre un accompagnateur de train sur la ligne Courtrai-Welkenraedt" (56009514C)

[39.01] Frank Troosters (VB): Ik heb opnieuw een vraag over de veiligheid in stations. Ik verwijs naar de schriftelijke versie.

Op de trein tussen Kortrijk en Welkenraedt viel een agressieve man afgelopen week een treinbegeleider aan. Naar aanleiding van het ontbreken van een geldig vervoerbewijs ontstond er een dispuut waarbij de treinbegeleider geschopt en geslagen werd.

De agressiepleger werd in het station van Gent-Sint-Pieters opgepakt door de Spoorwegpolitie (SPC).

Dit voorval is een zoveelste geval van agressie tegen spoorpersoneel. Volgens de NMBS-woordvoerder wordt men dagelijks geconfronteerd met gemiddeld zes incidenten waarbij verbaal of fysiek geweld tegen spoorpersoneel gebruikt wordt.

Hoeveel keer werd er in 2025 (tot op heden) een personeelslid van onze spoorbedrijven het slachtoffer van agressie? Kan de minister daarbij duiden hoeveel keer het verbale agressie betrof en hoeveel keer er fysiek geweld bij te pas kwam?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de veiligheid binnen het spoor te verhogen en te komen tot een betere bescherming van het spoorpersoneel?

Heeft de minister ter zake recent nog overleg gehad met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken (bevoegd voor de politiediensten) en Justitie (Strafbeleid)? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

39.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De cijfers voor het jaar 2025 zijn nog niet beschikbaar. De strijd tegen agressie tegenover het personeel blijft een absolute prioriteit voor mij en voor de NMBS, aangezien het fenomeen zorgwekkend blijft. Of het nu gaat om fysieke of verbale agressie, alle vormen van geweld zijn onaanvaardbaar. Ze schaden het welzijn van de medewerkers, verstoren het functioneren van het bedrijf en verminderen het comfort van de reizigers.

Elke werkdag zorgen de medewerkers van de NMBS voor een vlotte dienstverlening aan bijna 900.000 reizigers. In dat kader spelen de Securailagenten een essentiële rol en betekenen zij een aanvulling voor de treinbegeleiders, de mobiele controleteams, de spoorwegpolitie en de lokale politiediensten. Samen voeren zij gerichte acties uit op plaatsen en tijdstippen die als gevoelig zijn geïdentificeerd. Die operaties versterken de zichtbaarheid op het terrein en dragen concreet bij tot de veiligheid van het personeel en de reizigers. Sinds de inwerkingtreding van het openbaredienstcontract zijn de diensten van Securail uitgebreid met vijftig personeelsleden.

Via de uitvoering van haar Masterplan Antiagressie blijft de NMBS concrete maatregelen uitrollen en zorgt zij voor een rigoureuze opvolging van de situatie. Er worden regelmatig terreinanalyses uitgevoerd, in overleg met de betrokken partners, om de personeelsinzet en de interventies aan te passen aan de vastgestelde noden, met respect voor de operationele en wettelijke verantwoordelijkheden. Daarnaast zijn alarm- en communicatiesystemen ingevoerd om sneller tussenbeide te kunnen komen bij incidenten.

Tot slot blijft de NMBS zich ten volle inzetten voor de invoering van bodycams voor de personeelsleden die het vaakst worden geconfronteerd met agressie. De ervaringen in andere Europese landen tonen aan dat zulke toestellen het veiligheidsgevoel versterken, bijdragen aan de-escalatie van conflictsituaties en objectieve elementen aanreiken in het kader van onderzoek of gerechtelijke vervolging.

De voorbereidende werkzaamheden worden voortgezet om een oplossing te vinden die voldoet aan de wettelijke vereisten.

De veiligheid van het spoorpersoneel is een prioriteit. Ik steun ten volle het door de NMBS en HR Rail uitgewerkt beleid om fysieke of verbale agressie te bestrijden. Dat bestaat er onder andere in dat gevallen van agressie als arbeidsongeval worden erkend met een systematische juridische opvolging, dat er een specifieke verzekering wordt gesloten door HR Rail om persoonlijke schade te dekken die niet door de wetgeving wordt gedragen, dat er voorzien wordt in gestructureerde psychologische begeleiding voor medewerkers-slachtoffers, begeleiding die zowel een tweedelijnsondersteuning als een eerste opvang omvat, dat de coördinatie wordt versterkt met de huidige autoriteiten conform de omzendbrief 3/2008 van het College van procureurs-generaal en dat er een speciaal contactpunt in de NMBS werd geïnstalleerd.

Er vonden bovendien contacten plaats tussen de NMBS en het College van procureurs-generaal naar aanleiding van een interpellatie aan de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie. Die uitwisselingen

maken het mogelijk om concrete acties overeen te komen, zoals het sensibiliseren van de politiediensten, het delen van statistische gegevens en de systematische indiening van klachten om de toegang tot gerechtelijke dossiers te vergemakkelijken.

Tot slot onderstreep ik dat mijn kabinet en dat van mijn collega van Binnenlandse Zaken werken aan het instellen van een medevoogdijschap tussen de NMBS en de FOD Binnenlandse Zaken om de coördinatie tussen Securail en de spoorwegpolitie te versterken. Het initiatief heeft tot doel de opvang van slachtoffers te verbeteren, een adequate behandeling van klachten te waarborgen en een doeltreffende gerechtelijke reactie op agressie tegen spoorwegpersoneel te verzekeren.

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

Ik beperk mij nu tot de cijfermatige aspecten – ik kom later terug met meer algemene opmerkingen naar aanleiding van een volgende vraag.

U vermeldt zelf dat wordt gewerkt aan het delen van statistische gegevens. Tegenwoordig is alles sterk geautomatiseerd. Veel kan met ICT worden verwerkt, tickets worden gescand en alle gegevens worden ingevoerd in systemen. Ik vind het zeer vreemd – deze opmerking geldt ook voor uw collega, de minister van Binnenlandse Zaken – dat het moeilijk is om cijfers te verkrijgen. Wanneer men snel wil reageren op trends of veranderingen, is het immers essentieel om over de juiste cijfers te beschikken. Eens te meer moet u toegeven dat de cijfers van 2025 nog niet beschikbaar zijn. We zijn in oktober. Ik heb gewoon gevraagd naar cijfers tot op heden.

Toen ik uw collega van Binnenlandse Zaken om gegevens uit de Algemene Nationale Gegevensdatabank vroeg, werd ik daar met hetzelfde probleem geconfronteerd. Of ik die nu eind november vraag, anticiperend op het einde van het jaar, of in maart, juni of juli, die cijfers zijn nog niet beschikbaar. Ik herhaal het: ik vind dat vreemd, zeker nu alles geautomatiseerd is. Ik vind dat zelfs niet verantwoord, want op die manier kan men met beleid niet snel op de bal spelen. Hetzelfde geldt voor Binnenlandse Zaken. Daar werd mij gezegd dat de gegevensverzameling wordt afgesloten op 25 januari, dus aan het begin van het jaar. Waarom ik dan in september nog steeds geen cijfers kan krijgen, vind ik heel vreemd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

40 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van een rolstoel in de NMBS-stations" (56009515C)

40 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation d'une chaise roulante dans les gares de la SNCB" (56009515C)

40.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over het gebruik van een rolstoel in NMBS-stations naar aanleiding van een spijtig voorval in het station van Niel, maar het probleem reikt verder dan Niel. Een station als Niel is toegankelijk gemaakt, maar een rolstoelgebruiker kan er de trein niet nemen omdat er geen aangepaste treinen passeren, zoals de Desirotreinstellen. Die rolstoelgebruiker moet zich verplaatsen naar het station van Boom, 5 kilometer verder, maar aangezien het station van Boom niet rolstoeltoegankelijk is, dient assistentie vanuit Antwerpen te komen om hulp te bieden. Het is bijna kafkaïens.

Alles draait rond het feit dat het station van Niel blijkbaar nog niet officieel erkend is als rolstoeltoegankelijk.

Mijn vragen zijn daarom van technische aard. Het is een vreemde situatie die verband houdt met de erkenningsprocedure. Ik verwijs voor de vragen naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De NMBS beweert actief bezig te zijn met het screenen van haar stations inzake toegankelijkheid.

Wat is de actuele stand van zaken m.b.t. het screenen van de stations inzake toegankelijkheid door de NMBS? Hoeveel haltes van de NMBS verkeren in het geval zoals in Niel, waarbij rolstoeltoegankelijke stations en perrons nog niet officieel erkend zijn? Wat is de bestaande procedure voor die erkenning?

Door wie of welke instantie gebeurt die erkenning, welke stappen moeten doorlopen worden, aan welke voorwaarden moet er voldaan worden en wat is de gemiddelde duur van zo'n erkenningsprocedure? Welke maatregelen zullen er genomen worden om dit hele proces bij te sturen en te vermijden dat haltes rolstoeltoegankelijk zijn maar wegens het uitblijven van een officiële erkenning niet overeenkomstig bediend worden?

Hoeveel rolstoeltoegankelijke haltes van de NMBS werden er in 2024 officieel erkend met daarbij aansluitend ook de voorziening in een daarop aangepaste dienstverlening?

Welke concrete maatregelen zullen er genomen worden om de rolstoelgebruikers in het station van Niel op korte termijn zelfstandig de trein in Niel te kunnen laten nemen? Op welke termijn zal dit het geval zijn?

Overweegt de minister om de reeds afgezwakte doelstellingen inzake het voorzien in autonoom toegankelijke stations die in de beheersovereenkomst met de NMBS werden opgenomen aan te scherpen? Zo ja, op welke wijze zal dit gebeuren en tegen welke termijn? Zo neen, waarom niet?

40.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, het station van Niel is inderdaad uitgerust met verhoogde perrons, maar er wordt momenteel nog geen assistentie aangeboden. De grootste uitdagingen voor het aanbieden van assistentie aan rolstoelgebruikers zijn de toegang tot de perrons en, nog belangrijker, de toegang tot de trein. Afhankelijk van het type trein en materieel zijn opstaphulpmiddelen aan boord aanwezig of zijn er opstaphulpmiddelen nodig op het perron.

De NMBS onderzoekt of tijdelijke oplossingen mogelijk zijn om voor bepaalde treinen toch assistentie aan te bieden.

Intussen blijft, zoals u zegt, Boom het dichtstbijzijnde station waar assistentie gegarandeerd wordt. Daar kunnen reizigers zeven dagen per week, van de eerste tot de laatste trein, assistentie aanvragen, mits een reservatie 24 uur op voorhand.

Eind 2024 telde België 116 volledig toegankelijke stations, een stijging met 13 stations tegenover het jaar voordien. Het doel is om het aantal tegen 2032 te verhogen tot 176 stations, bijna een verdubbeling, in nauwe samenwerking met Infrabel. Met die 176 stations zal bijna 70 % van de reizigers worden bereikt.

In 2024 alleen al investeerde de NMBS 209 miljoen euro in stationsinfrastructuur, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van de onthaalfunctie.

Parallel daaraan worden ook de treinen zelf vernieuwd. De NMBS heeft 130 autonoom toegankelijke dubbeldeksrijtuigen besteld, waarvan de eerste exemplaren al geleverd zijn. Daarnaast worden de bestaande treinen tijdens revisies aangepast met multifunctionele ruimtes, automatische deuren, aangepaste toiletten en visuele en auditieve informatiesystemen.

Vandaag worden jaarlijks meer dan 53.000 assistentieaanvragen verwerkt in het binnenlands verkeer. Dat toont niet alleen de omvang van de vraag, maar ook het engagement van de medewerkers die die dienstverlening mogelijk maken.

Het openbaredienstcontract voorziet in een ambitieus groeipad, gekoppeld aan een meerjareninvesteringsplan 2023-2032. De prioriteit ligt bij stations met het grootste reizigerspotentieel, strategische knooppunten en regio's waar verbeteringen de grootste impact hebben.

Het is belangrijk om dat stapsgewijs te verwezenlijken in een realistisch tempo, met respect voor het budget, de technische haalbaarheid en de veiligheid. Ik acht het momenteel noodzakelijk om prioriteit te geven aan een snellere uitvoering waar mogelijk. Dat is precies wat de NMBS en Infrabel vandaag doen: het proces stroomlijnen, de erkenningscriteria verduidelijken en nauwer samenwerken met lokale overheden om drempels sneller weg te werken.

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

Zoals ik al heb gezegd, gaat het om een kafkaïaanse toestand. Een station is rolstoeltoegankelijk, de perrons zijn verhoogd, maar omdat het type treinstellen niet geschikt is of het personeel onvoldoende is opgeleid om iemand te helpen, moet de betrokkene soms door weer en wind vijf kilometer verder reizen naar een station waar men wel assistentie kan laten komen.

Ik wil erop aandringen dat men pragmatischer te werk gaat en ervoor zorgt dat de betrokkene voortaan gewoon in Niel geholpen kan worden. Ik heb begrip voor het feit dat men een bepaalde lijst systematisch wil afwerken en dat men start met de grootste stations of de stations met de meeste reizigers. In dit geval echter weet men dat men iemand concreet kan helpen, en daarom zou ik daarop uitdrukkelijk willen aandringen.

Voor de rest betreur ik de situatie. Ik herhaal dat die u niet kan worden verweten. Er worden stappen gezet om stations integraal toegankelijk te maken, maar ik blijf het betreuren.

De ambitie die uw voorganger tijdens de vorige legislatuur heeft uitgesproken, hield in dat het aantal toegankelijke stations zou verdubbelen, zodat er 154 toegankelijke stations zouden zijn eind 2024. Uw voorganger had daarvoor bepaalde budgetten beloofd, maar die bleken niet beschikbaar. Uiteindelijk moest een herschikking van projecten worden doorgevoerd. Dat is gebeurd op de kap van personen met een toegankelijkheidsbeperking. De ambitie is vervolgens verschoven naar 176 stations tegen 2032. De doelstelling van 154 stations waarvan sprake was, wordt pas in 2027 gehaald. Die mensen wachten al lang.

Ik hoop oprecht dat er bij de *midterm review* kan worden bijgestuurd en dat er meer vooruitgang kan worden geboekt. Het blijft uiteraard gekoppeld aan financiële middelen. Ik weet dat de situatie niet eenvoudig is. Laten we alvast beginnen met het station van Niel, om de betrokkene te helpen.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Hoof is niet aanwezig. De vragen nrs. 56009679C en 56009680C van de heer Seuntjens zijn omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 56009687C van mevrouw Schlitz is verwezen naar de commissie voor Financiën.

41 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De open brief van Securail-agenten over hun werking" (56009535C)**
41 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La lettre ouverte des agents de Securail portant sur leur fonctionnement" (56009535C)**

41.01 **Frank Troosters (VB):** *Op sociale media publiceerde vakbond VSOA-spoor een open brief die Securail-agenten aan de minister van Binnenlandse Zaken richten betreffende hun werking. Ze klagen aan dat de NMBS er niet in slaagt hun veiligheid en het welzijn van haar eigen veiligheidsagenten te garanderen.*

*In hun brief behandelen ze verschillende thema's:
Gebrek aan inspraak vanuit de basis
Structurele tekorten bij de Spoorwegpolitie
Overstap naar een neutraal federaal kader
Beleidskloof tussen management en terrein
Oproep tot dialoog en herziening*

Heeft de minister van Mobiliteit ook kennis genomen van de open brief die gericht werd aan zijn collega-Minister van Binnenlandse Zaken?

Heeft de minister hierover overleg gehad of ingepland met zijn collega-minister enerzijds, en met de agenten van Securail anderzijds? Zo ja, wat waren de inhoud en het resultaat van dit overleg? Zo neen, waarom niet? Zal er alsnog overleg met voornoemde actoren plaatsvinden?

Het structureel gebrek aan man- en slagkracht bij de Spoorwegpolitie is reeds meermaals belicht geworden. Heeft de minister tijdens overlegmomenten met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken aangedrongen op een snelle remediëring ter zake? Zo ja, met welk resultaat? Welke maatregelen zal de minister vanuit zijn eigen bevoegdheid nemen opdat de Securail-agenten een betere ondersteuning krijgen?

Wat is de reactie van de minister op de opmerkingen van de Securail-agenten omtrent mogelijke problemen bij het toekomstig gebruik van bodycams bij personen zonder identiteit of een vaste verblijfplaats? Zal hij hierover in overleg treden met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken?

41.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De NMBS en ikzelf zijn zeer verbaasd over deze open brief van het VSOA-SLFP, aangezien de voorzitter van het VSOA-SLFP tot tweemaal toe het ontwerp van voorakkoord met de vakorganisatie ondertekende, en dat in april en oktober 2025. In dit akkoord wordt expliciet vermeld dat de activiteiten van de dienst CSS/Securail bij de NMBS blijven en dat bijgevolg alle personeelsleden die aan deze activiteiten verbonden zijn in dienst van de NMBS zullen blijven. Over deze passage kwam van de voorzitter van het VSOA nooit enige opmerking en overigens ook niet van de andere vakbonden rond de tafel. Integendeel, deze passage kwam er mede op vraag van de erkende organisaties en werd unaniem door hen goedgekeurd.

Het regeerakkoord bepaalt de versterkende rol van de minister van Binnenlandse Zaken en Veiligheid, die verantwoordelijk is voor de coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid in ons land. Daarbij wordt gezorgd voor een duidelijke en logische hergroepering van alle veiligheidsbevoegdheden die momenteel nog bij verschillende andere departementen zijn ondergebracht, met uitzondering van het departement Justitie. Ik denk onder meer aan het Centrum voor Cybersecurity België, de dienst Luchtvaartinspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de Nationale Veiligheidsoverheid en Securail.

Er zijn gesprekken opgestart tussen de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de NMBS en mijzelf, die de komende maanden zullen worden voortgezet. De keuze om Securail niet over te hevelen naar de politie is gebaseerd op rationele argumenten in het belang van de reizigers, het NMBS-personeel, de Securailagenten en de politie.

Securail heeft op het spoorwegdomein – stations, treinen, spoorlijnen en installaties – een eerstelijnsfunctie in het kader van de publieke veiligheidszorg. Veel incidenten of bijna-incidenten kunnen door Securail zonder de tussenkomst van de politie worden opgelost. De bevoegdheden van Securail maken dit mogelijk. Op deze manier kan gradueel worden gewerkt en kan de politie voor een groot deel worden ontlast, omdat zowel Securail als de politie zich op de eigen kerntaken concentreren.

De complexiteit van de veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein vereist bovendien een geïntegreerde end-to-end-aanpak, waarbij alle betrokken actoren centraal worden aangestuurd binnen een overkoepelend veiligheidsbeleid, in realtime, via het Security Operations Center en de *control rooms*. Deze keten zorgt ervoor dat bij elk incident een gediversifieerd, geïntegreerd en aangepast antwoord wordt geboden, met inzet van alle beroepsgroepen van NMBS die daarvoor nodig zijn: Securailagenten op het terrein, eerstelijnsmedewerkers van de NMBS, treinbegeleiders, verkooppersoneel dat de klanten kan ondersteunen en camerasurveillance, dit samen met alle betrokken lokale en sociale partners. Bij een opsplitsing zouden de voordelen van deze geïntegreerde aanpak verloren gaan.

De basisactiviteiten van Securail hebben zowel een impact op de exploitatieveiligheid en het productieproces als op het veiligheidsgevoel. De betrokkenheid bij de corebusiness van de NMBS, de klantgerichtheid, de doorgedreven terreinkennis en specialisatie maken de aanwezigheid van de veiligheidsdienst binnen de NMBS essentieel.

De sterkte van Securail ligt vooral in de complementariteit met en de ondersteuning van de politiediensten op het specifieke domein van spoor, station, lijn en trein, met prioritaire aandacht voor de klanten, reizigers en gebruikers. De prioriteit van de politiediensten ligt immers niet zozeer bij alle aspecten van het spoorwegdomein, maar bij de prioriteiten van het nationale veiligheidsplan en de kadernota. Alleen met een eigen veiligheidsdienst kan de opvolging van de spoorprioriteit volledig worden gegarandeerd.

De stijging van het aantal agressies is in belangrijke mate gelinkt aan geschillen over vervoersbewijzen. Het is dus van essentieel belang om de strijd tegen de fraude te versterken. Strenger optreden tegen fraude is niet mogelijk zonder te beschikken over de hulp van eigen veiligheidsmensen.

Uit de bovenstaande punten blijkt duidelijk dat permanente tussenkomst op het spoorwegdomein met zijn specifieke kenmerken een doorgedreven kennis vraagt van deze veiligheidsmensen. Deze kennis

moet constant up-to-date gehouden worden en dat kan enkel indien er een complete integratie is van de veiligheidsdienst in het personeelsbestand en het beleid van de spoorwegonderneming.

Dat is een van de redenen waarom de buurlanden – zoals Nederland en Frankrijk – de omgekeerde tendens kennen en hun veiligheidsdiensten verder versterken en bijkomende competenties toekennen in plaats van deze over te dragen aan de politiediensten.

De Europese en nationale wetgeving inzake kritieke infrastructuur verplicht spoorwegoperators – en niet de politiediensten – om de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen te nemen en een permanente aanwezigheid van veiligheidspersoneel te voorzien. Het loskoppelen van Securail als integraal onderdeel van de NMBS zou ertoe leiden dat deze verplichting niet langer kan worden nageleefd.

Wat is de conclusie? Een transfer van Securail naar de politie zou de complementariteit en de versterking van de eigen competenties van beide diensten wegnemen. Het zou een slechte zaak zijn voor de NMBS, die zo noodzakelijke expertise, personeel en integratie met andere operationele activiteiten zou verliezen. Het zou ook een slechte zaak zijn voor de politie, die hierdoor verplicht zou worden om bijkomende niet-politionele taken op te nemen. Dat zou uiteindelijk nadelige gevolgen hebben voor alle gebruikers van het spoordomein.

Zoals reeds toegelicht in deze commissie, zullen wij een medevoogdij invoeren tussen mijn kabinet en dat van mijn collega Bernard Quintin, minister van Binnenlandse Zaken. Dit gedeelde bestuur heeft tot doel de operationele samenwerking tussen de politie en Securail – twee entiteiten die actief zijn op het vlak van de spoorwegveiligheid, maar met aparte missies – beter te structureren. Concreet werken we aan een juridische basis om die synergie te versterken.

Er zal een gemeenschappelijk bestuur worden ingevoerd om een rechtstreekse coördinatie te waarborgen bij het opstellen en uitvoeren van de strategische en operationele plannen van Securail, in samenhang met de geïntegreerde veiligheidsplannen van de politie. Wat de andere elementen uit de brief betreft, hecht de NMBS veel waarde aan de signalen vanop het terrein. Die worden meegenomen in een bredere reflectie over de werking en ondersteuning van Securail.

Binnen de NMBS bestaat een structureel overlegkader waarin de stem van de Securailagenten via hun vertegenwoordigers wordt gehoord. Er wordt actief gewerkt aan oplossingen voor de problemen waarmee zij geconfronteerd worden. Regelmatige vergaderingen tussen de directie en de vakorganisaties beogen duurzame maatregelen ten voordele van het personeel.

Het respecteren van het principe van waardig werk en het garanderen van goede werkomstandigheden voor alle Securailagenten staan hierbij centraal. Het capaciteitsgebrek bij de spoorwegpolitie is een bekend probleem en vormt een centraal thema in de gesprekken over een versterkte samenwerking tussen Securail en de federale politie. Deze samenwerking richt zich niet enkel op een uitbreiding van het personeelsbestand bij de SPC maar op het optimaliseren van andere ondersteunende middelen, zoals technologietools. Een concreet voorbeeld is het akkoord waarbij de lokale en de federale politie toegang krijgen tot de camerabeelden van de NMBS in de stationsomgeving.

In samenwerking van de minister van Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken werkt de NMBS aan een wetswijziging die het mogelijk moet maken Securailagenten, en indien mogelijk ook treinbegeleiders en bepaalde personeelscategorieën van de andere openbaarvervoermaatschappijen, uit te rusten met bodycams op basis van de (...) lastenboeken en uitgaande van dat van de lokale politie.

Het gebruik van bodycams bij personen zonder identiteitsbewijs of vaste verblijfplaats zal strikt gebeuren binnen het wettelijke kader, met respect voor alle betrokkenen. Het louter inzetten van bodycams volstaat echter niet om problemen als agressie of conflictsituaties doeltreffend aan te pakken. De effectiviteit van dit hulpmiddel hangt af van de integratie in een ruimer geheel van preventieve maatregelen, waaronder een gerichte opleiding, operationele ondersteuning via samenwerking tussen de verschillende actoren en een duidelijke preventiestrategie.

Tot slot valt de aangehaalde problematiek niet onder de exclusieve bevoegdheid van de NMBS, maar betreft ze een maatschappelijk fenomeen dat de inzet vereist van meerdere actoren op verschillende bevoegdheidsniveaus en verantwoordelijkheden. Een gecoördineerde aanpak is dan ook noodzakelijk.

41.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord en brede beschouwing, die zowat alle domeinen binnen het veiligheidsbeleid heeft aangeraakt.

Ik wil eerst een praktisch punt aanhalen over het begin van uw antwoord, met betrekking tot het VSOA. Voor alle duidelijkheid, het VSOA is ook niet laaiend enthousiast over die brief. Het VSOA doet echter wat een vakorganisatie voor het personeel hoort te doen, namelijk de brief bezorgen, publiceren en verspreiden. Het heeft die brief daarom niet zelf onderschreven. Het siert hen dat zij doen wat zij moeten doen.

De brief zelf komt dus van een aantal personeelsleden die zich blijkbaar niet vertegenwoordigd voelen door de verantwoordelijken van hun vakorganisatie die de onderhandelingen voeren. Ook daar heb ik mij niet mee te bemoeien en heb ik geen mening over. Dat moet binnen de vakbond zelf worden uitgevochten. Dat is op zich niet mijn probleem.

De achterliggende gedachte is echter wél mijn probleem, met name de vraag of men nu spreekt over integratie bij de spoorwegpolitie of niet. Wij hebben het daarover al heel vaak gehad, zowel tijdens de huidige legislatuur als tijdens de vorige. Ik heb eens gekeken in de databank van de Kamer. Ook tijdens de legislatuur daarvoor, toen ik nog geen lid van de Kamer was, kwam het onderwerp regelmatig aan bod. Het is blijkbaar iets wat blijft terugkomen en regelmatig wordt gevoed.

U bent ter zake altijd heel duidelijk en consistent. In alle antwoorden benadrukt u dat er geen integratie komt, maar dat er enkel wordt gestreefd naar een betere samenwerking. Dat is ook precies wat er moet gebeuren. Uiteindelijk gaat het immers om een samenwerking tussen drie partners.

De eerste partner is Justitie, met de problematiek van de straffeloosheid. Wij kennen de toestand in onze gevangenissen. Gevangenen worden vaak even snel vrijgelaten als ze zijn opgepakt. Dat is een ongelooflijke frustratie voor de veiligheidsmensen, die soms letterlijk worden uitgelachen door iemand die ze enkele uren eerder met veel moeite uit het station hadden verwijderd.

De tweede partner is natuurlijk de spoorwegpolitie. U zegt dat ik daar altijd vragen over stel. Deze vraag gaat over het tekort aan spoorwegpolitie en dan kom ik ook weer bij de financiële problemen, want er zijn overal tekorten, ook bij de havenpolitie, de wegpolitie en de verkeerspolitie.

Dat maakt dat mensen geen ondersteuning van Securail krijgen wanneer ze in een probleemsituatie terechtkomen en de hulp van de spoorwegpolitie nodig hebben. Ik heb daarnet een voorbeeld gegeven. Vaak gaat het goed, maar soms ook niet. Zij hebben daar geen boodschap aan. Zij willen dat er versterking komt en dat het vlotter loopt, dus ook daaraan moet worden gewerkt.

Wat uw segment binnen de NMBS zelf betreft, aan Securail kan er ook best wel wat gebeuren. Ik heb tijdens de plenaire vergadering al gezegd dat het ook gaat over zaken die geen geld hoeven te kosten. Er kan een aantal zaken worden gedaan, zoals aanpassingen van procedures, zoals de duur dat agenten iemand staande mogen houden verlengen van een halfuur naar een uur. Dat komt misschien meer overeen met de tijd die de spoorwegpolitie nodig heeft om ter plaatse te geraken. Dat kan heel frustrerend zijn als men problemen heeft met iemand. Men vraagt om assistentie en men komt niet of veel te laat, en dan moet men die persoon laten gaan.

Dat zijn allemaal kleine zaken die kunnen worden aangepast door de wetgeving te wijzigen. Dat kost niets. Procedures kunnen worden aangepast en ik zal daarvoor zelf ook een aantal voorstellen indienen, zoals ik trouwens al vaker heb gedaan. Ik hoop dat u ze naar inhoud bekijkt en misschien kunnen ze u op een idee brengen of inspireren om zelf een wetgevend initiatief te nemen, zodat het de goede richting kan uitgaan. Ik ben er echt van overtuigd dat dat kan, ook binnen uw domein.

Ik wil u ook nog persoonlijk bedanken. U hebt in uw antwoord ook gewezen op het feit dat de meeste disputen ontstaan over het ontbreken van een geldig vervoersbewijs. U weet dat we gevraagd hebben om een studie over toegangspoortjes en het is dankzij uw tussenkomst dat wij die intussen ook gekregen hebben, dus ik wil u daarvoor bedanken.

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

De **voorzitter**: We komen nu aan het eind van de vergadering.

Ik wil sowieso de minister en zijn assistenten opnieuw bedanken omdat ze hier zo lang gezeten hebben voor deze enorme marathon. Ik wil ook de Kamerdiensten bedanken: de man die daarboven de micro's bedient, de man die de klok zo nauwgezet heeft bediend, het commissiesecretariaat en in het bijzonder ook de tolken, die hier zoveel uren hebben moeten vertalen, wat zeer intensief is. Ik wil iedereen bedanken.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.46 uur.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 46.