

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 9 DECEMBER 2025

Voormiddag

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

du

MARDI 9 DÉCEMBRE 2025

Matin

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 11.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions et interpellations commence à 11 h 16. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

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

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

[01] Débat d'actualité sur le problème des drones et questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La protection de nos aéroports contre les drones" (56010077C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol de l'aéroport de Zaventem par des drones" (56010078C)
- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence économique des incursions de drones au-dessus de l'aéroport de Zaventem" (56010115C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le déploiement de l'U-Space et le contrôle en matière d'enregistrement de drones" (56010155C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol de nos aéroports par des drones" (56010905C)
- Serge Hilgsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'évolution de la législation à la suite du survol de nos infrastructures critiques par des drones" (56011331C)

[01] Actualiteitsdebat over de droneproblematiek en toegevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bescherming van onze luchthavens tegen drones" (56010077C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De drones boven de luchthaven van Zaventem" (56010078C)
- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De economische impact van de drone-incidenten boven de luchthaven van Zaventem" (56010115C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitrol van de U-Space en de handhaving van de droneregistratie" (56010155C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Dronevluchten boven onze luchthavens" (56010905C)
- Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Aanpassingen aan de regelgeving gezien de dronevluchten boven onze kritieke infrastructuur" (56011331C)

[01.01] Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, la protection de nos entités critiques doit être une priorité, vous en conviendrez, pour toutes les composantes de notre État.

Cependant, les survols répétés de plusieurs aéroports de notre pays, qu'ils soient civils ou militaires, sont particulièrement inquiétants. Ils ne datent pas d'hier et illustrent la vulnérabilité de nos infrastructures face aux attaques dites hybrides, qui ont pris une nouvelle ampleur depuis la guerre entre la Russie et l'Ukraine. Ces survols ont également un impact majeur sur l'économie de notre pays, avec pour dernière illustration le blocage total de l'aéroport de Bruxelles-National.

Il est important de rappeler qu'il est de votre responsabilité ainsi que de celle du ministre de la Défense d'éviter de tels survols. Cela fait des semaines que ces incidents se multiplient et il aura fallu en arriver là pour que, finalement, le premier ministre convoque un Conseil national de sécurité.

La menace concerne également le SPF Mobilité ainsi que skeyes, qui doivent assurer la sécurité et l'efficacité du trafic aérien. Monsieur le ministre, outre votre annonce selon laquelle vous allez interdire les drones illégaux – excusez du peu –, pouvez-vous nous indiquer pour chaque aéroport civil les moyens qui seront déployés avec le SPF Intérieur, ainsi que la collaboration avec les zones de police locales?

Par ailleurs, au niveau de votre SPF et de skeyes, quels sont les moyens que vous avez mobilisés pour faire face aux incursions de drones? Pouvez-vous faire le point sur l'ensemble des informations dont vous disposez concernant ces survols? Quelles mesures urgentes allez-vous prendre et de quels moyens disposez-vous?

01.02 Kjell Vander Elst (Open Vld): Mijnheer de minister, ik zal de incidenten niet opnieuw schetsen. Ze zijn bekend.

Drone-incidenten hebben voor veiligheidsproblemen gezorgd. Ze zorgen in de maatschappij ook voor angst en voor wantrouwen. Dat is absoluut een groot probleem, zeker als de incidenten zich afspelen boven de luchthaven van Zaventem, waar heel veel verkeer is, zowel van passagiers- als van cargovluchten. De gezamenlijke aanpak van zowel Defensie en Mobiliteit als Binnenlandse Zaken moet zeer gestroomlijnd verlopen.

Naast een impact op de veiligheid is er ook een economische impact. De luchthaven van Zaventem, Brussels Airport, is de tweede grootste economische pool van ons land. Ze zorgt voor heel veel jobs, zeker in Vlaams-Brabant, maar ook voor Brusselaars en voor mensen uit Wallonië is ze een zeer grote werkgever. Als het luchtverkeer van het ene op het andere moment stilvalt, heeft dat bijzonder veel economische impact.

Er hebben me signalen bereikt via DHL, een grote cargospeler op de luchthaven, dat een aantal tijdkritische zendingen, meestal van medisch materiaal, uitgesteld moest worden, wat ook een medische impact heeft. De incidenten hebben dus een veiligheidsimpact, een economische impact, maar ook in een aantal gevallen een medische impact.

Mijnheer de minister, wat was de economische impact van de verschillende sluitingen van Brussels Airport? Wat was de impact op de passagiersvluchten? Graag krijg ik het aantal geannuleerde of omgeleide vluchten, als u die gegevens hebt.

Kunt u bevestigen wat DHL gezegd heeft, namelijk dat een aantal tijdkritische zendingen uitgesteld moest worden? Zijn er problemen opgetreden om medische zendingen tijdig op de juiste plaats te krijgen?

Op welke manier bent u met uw diensten betrokken bij die drone-incidenten? Is er nood aan een versterkte of verbeterde samenwerking met Defensie, met de politie en de FOD Mobiliteit opdat zulke incidenten, die zich in de toekomst ongetwijfeld nog zullen voordoen, zo goed mogelijk aangepakt kunnen worden?

De **voorzitter**: Mevrouw Gielis is niet aanwezig.

01.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, la problématique des drones devient systémique à tous les niveaux de pouvoir, puisque ces survols exposent notre vulnérabilité. Il est désormais démontré qu'il est possible de paralyser un ou plusieurs de nos aéroports chaque soir de la semaine, si on le veut, à l'aide d'un ou plusieurs drones.

Même si la nature de cette menace fait peu de doutes et qu'elle concerne probablement une puissance étrangère qui veut nous intimider et qui peut-être y parvient, sur le plan logistique cela relève en grande partie de vos compétences, puisque s'agissant de la détection, c'est skeyes qui en est responsable pour les aéroports.

Un nombre assez élevé de faux positifs parmi les observations a été décelé autour de Zaventem: les hélicoptères de la police ont souvent été confondus avec des drones.

À l'aéroport, c'est l'autorité aéronautique qui décide du trafic aérien et de la possibilité éventuelle de recourir à des moyens d'intervention techniques, et les événements de ces dernières semaines n'ont pas conduit à une situation où une intervention technique était envisageable. On connaît et comprend la difficulté dans un environnement densément construit, tel qu'un aéroport: on ne peut pas simplement utiliser des armes à feu, des filets ou que sais-je pour neutraliser des drones. Il faut donc, au-delà des manœuvres d'interdiction de drones, faire beaucoup plus.

Quelles sont aujourd'hui nos capacités de détection et d'intervention à l'égard des drones survolant nos aéroports? Une surveillance accrue est-elle maintenue voire renforcée, malgré la limitation des moyens? Confirmez-vous le fait que vous allez prochainement présenter un document au Conseil européen en matière de possibilité d'enregistrement des drones? Cela ne nous sauvera évidemment pas de drones envoyés par des puissances étrangères mais cela réduira sans doute les faux positifs et les perturbations de drones civils.

01.04 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, cette question fait couler beaucoup d'encre puisque début novembre, nos aéroports étaient perturbés par des intrusions de drones, avec des conséquences sur le trafic aérien et d'autres services publics. Ces nombreuses incursions aux alentours des aéroports européens et de bases militaires soulèvent des inquiétudes légitimes en matière de sécurité et de protection de nos infrastructures critiques, notamment les réseaux électriques.

En Belgique, skeyes joue un rôle pionnier dans ce domaine, étant le premier contrôleur de drones certifié en Europe, en développant des solutions pour une intégration sécurisée de ces appareils dans l'espace aérien. Toutefois, selon leurs chiffres, près de 85 % des vols de drones se font encore de manière illégale, ce qui démontre l'urgence d'adapter et de renforcer notre cadre législatif.

Pouvez-vous nous informer sur l'évolution de la situation en termes de fréquence des intrusions et leur gravité, ainsi que l'implication de la cellule spécialisée de la police et d'autres acteurs belges? Est-il envisagé de renforcer la législation belge relative aux drones, afin de garantir la sécurité de notre espace aérien et de nos infrastructures sensibles? Une concertation européenne est-elle en cours pour harmoniser les règles au sein de l'Union et aboutir à une stratégie commune face aux risques sécuritaires mais aussi aux opportunités offertes par cette technologie?

01.05 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, drones bieden inderdaad grote kansen voor tal van economische sectoren, zoals precisielandbouw, logistiek, bouw, bewaking van kritieke infrastructuur, civiele veiligheid, de audiovisuele sector en de hulpdiensten. Het toenemende gebruik ervan getuigt van een potentieel om de efficiëntie, veiligheid en innovatie op die gebieden te verbeteren. De snelle groei brengt echter ook risico's met zich, namelijk verstoring van kritieke activiteiten, met name in de luchtvaart, mogelijke inbreuken op de veiligheid of de privacy en kwaadwillig, crimineel, onzorgvuldig (*careless*) of onwetend (*clueless*) gebruik van de apparaten.

In tegenstelling tot het bemande luchtverkeer bestaat er nog geen specifiek voor drones bestemd luchtverkeersleidingssysteem dat de veiligheid, het toezicht, de coördinatie en de vlotte verplaatsing in het luchtruim garandeert. De voorbije weken hebben verschillende Europese landen, waaronder België, te maken gehad met indringers van onbekende drones of verdachte vluchten, vaak rond luchthavens of militaire basissen. Dat heeft geleid tot verstoringen van het luchtverkeer en tot toegenomen bezorgdheid over de veiligheid van het luchtruim.

De impact van de incidenten is aanzienlijk, zowel op de continuïteit van het luchtverkeer als op de veiligheid van passagiers en personeel. Wij beschikken momenteel niet over officiële cijfers over de economische impact. De impact kan wel als volgt worden samengevat. 41 passagiersvluchten, namelijk 22 vertrekkende en 19 aankomende, werden geannuleerd, 24 werden er omgeleid en 300 gestrande

passagiers moesten op 4 november 2025 op de luchthaven overnachten. Voor 5 november 2025 gaat het om 54 geannuleerde passagiersvluchten, namelijk 22 vertrekkende en 32 aankomende.

Skeyes en ik nemen de problematiek rond ongeautoriseerde dronevluchten boven luchthavens en andere gevoelige locaties heel ernstig. De voorbije weken zijn op verschillende plaatsen drones waargenomen, waardoor in sommige gevallen het luchtverkeer moest worden onderbroken. Dergelijke maatregelen worden uitsluitend genomen op basis van concrete, geverifieerde meldingen die een potentieel gevaar vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer, waarbij de verkeersleiding steeds kiest voor maximumveiligheid.

Il convient toutefois de contextualiser les chiffres, c'est-à-dire les vols illégaux. Les données rapportées par skeyes concernent des vols qui n'ont pas fait l'objet d'une demande préalable – et pour cause – d'autorisation de vol dans les géozones contrôlées par skeyes.

Il s'agit de vastes zones entourant les aéroports en Belgique. Il est exact que, pour de nombreux vols dans ces zones, aucune demande préalable n'est soumise, mais cela ne signifie nullement que tous représentent un danger. Il sera d'ailleurs procédé à une révision de ces zones où une autorisation préalable est requise, ainsi qu'à un suivi plus strict des autorisations de vol.

Dans le cadre de cette même révision de la législation relative aux géozones, une attention particulière sera également portée à la protection de l'espace aérien belge, ainsi qu'aux infrastructures critiques. Le Conseil national de sécurité identifiera ces infrastructures critiques et des autorisations de vol seront nécessaires pour opérer dans les géozones qui les entourent. Par ailleurs, des investissements seront réalisés dans les capacités de détection.

De ministerraad heeft recent een geïntegreerde en gecoördineerde aanpak goedgekeurd, waarbij de ministeries van Defensie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit en skeyes nauw samenwerken. Er is een bijkomend budget voorzien voor de versterking van het bestaande detectienetwerk en de uitrol van de detectie- en identificatiesystemen.

À la suite d'incidents récents impliquant des drones à proximité d'aéroports et d'infrastructures sensibles, le Conseil des ministres a décidé le 7 novembre 2025 – il y a donc un mois – de développer un système national intégré de surveillance, de détection, d'identification et d'alerte des activités de drones. Cette décision vise à renforcer la sécurité aérienne, à protéger les sites sensibles et à garantir une réponse coordonnée face aux menaces croissantes liées à l'usage malveillant de drones.

Skeyes beschikt reeds over een eerste laag detectiesystemen op de luchthaven Brussel-Nationaal en op de regionale luchthavens en zal versneld bijkomende sensoren installeren. Verder zal er een meerlagige aanpak worden uitgerold, waarbij verschillende technische systemen op elkaar worden afgestemd, om de detectiecapaciteit te vergroten. Deze combinatie van technologieën zal toelaten drones sneller te identificeren en de dreiging beter in te schatten.

Er werd een budget van 3,1 miljoen euro toegekend aan skeyes voor een dringende aankoop om de interne veiligheid te versterken rond de luchthavens Brussel-Nationaal en Luik, als aanvulling op het detectienetwerk met betrekking tot drones van Defensie, waarvan de identificaties gecentraliseerd worden bij het NASC. Hierdoor zal skeyes zijn detectienetwerk in de luchthavens kunnen uitbreiden en moderniseren, de gegevens van de militaire sensoren integreren en snel geavanceerde sensoren ontplooiën, radar- en akoestische systemen, met name in Brussel en Luik. Er zal in december 2025 een systeem van actieve bewaking worden ingevoerd, goed voor een dekking 24/7.

De samenwerking tussen skeyes, de federale politie en Defensie werd verder geoptimaliseerd om een gecoördineerde respons mogelijk te maken. Operationele details worden om veiligheidsredenen niet publiek gedeeld.

Ces évolutions s'inscrivent dans une concertation avec la Commission européenne et les autres États membres. Les règles relatives à l'utilisation des drones étant de nature européenne, il est indispensable de coopérer à ce niveau afin d'apporter les ajustements nécessaires à la législation pour répondre aux défis en matière de sécurité, mais également de permettre le développement de ce secteur prometteur.

De federale overheid zet in op een verdere versterking van het Europese regelgevend kader voor

drones. Het doel is om het gebruik van niet-geregistreerde of niet-geautoriseerde drones maximaal te voorkomen, gelet op de potentiële veiligheidsrisico's, vooral in de nabijheid van luchthavens en kritieke infrastructuur.

Skeyes werkt in samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart aan een gemeenschappelijk platform voor vluchtvergunningen en geozonebeheer. Dit platform zal toelaten om droneactiviteiten beter te monitoren en in het luchtverkeersbeheer te integreren.

De Belgische overheid blijft waakzaam en handelt proactief om de veiligheid van het luchtruim te garanderen. Alle maatregelen zijn erop gericht om risico's te minimaliseren, de continuïteit van het luchtverkeer te waarborgen en de impact op reizigers en infrastructuur zo beperkt mogelijk te houden.

Over de aard, herkomst en motieven van recente drone-incidenten wordt geen uitsluitel gegeven zolang het onderzoek loopt. De overheid communiceert transparant over de genomen maatregelen, maar verstrekt geen operationele of gevoelige details.

België kiest voor een gefaseerde en risicogebaseerde uitrol van U-space, in lijn met de aanbevelingen van EASA en Eurocontrol. De eerste U-spaceluchtruimen zullen zich onder de 500 voet of 150 meter in het Belgische luchtruim bevinden. Deze afstand wordt beschouwd als een natuurlijke barrière die bemande en onbemande luchtvaartuigen van elkaar scheidt, zodat een veilige, graduele leercurve bij de implementatie van een U-spaceluchtruim kan worden opgebouwd. De haven van Antwerpen is de pilootlocatie, waar al ervaring met BVLOS-operaties werd opgedaan.

Voor een volledige implementatie van een U-spaceluchtruim moet aan drie voorwaarden worden voldaan. Ten eerste, de planningsfases van het coördinatiemechanisme moeten worden voltooid, met inbegrip van de consultatie van de stakeholders. Ten tweede, de luchtruimrisicobeoordelingen moeten worden uitgevoerd. Ten derde, een CISP, een verlener van centrale informatiediensten, en een USSP, een verlener van U-spacediensten, moeten worden opgericht en gecertificeerd.

De exacte taakverdeling wordt momenteel besproken en bepaald. Skeyes zal instaan voor het afleveren van toelatingen voor vluchten in geozones gelinkt aan kritieke infrastructuur, detectie zal centraal gebeuren in het NASC en de politie zal de interventies op het terrein voor zich nemen. De identificatie zal gebeuren op basis van detectieapparatuur, aangevuld met de beschikbare gegevens bij Skeyes en het DGLV.

Monsieur De Smet, en effet, le 4 décembre, j'ai présenté un *non-paper* en point A ou B au Conseil des ministres européens du Transport. Ce *non-paper*, rédigé en collaboration avec mes collègues de la Défense et de l'Intérieur et validé par le gouvernement, a été soutenu par 15 États membres.

Les priorités dans ce dossier sont la simplification administrative et l'enregistrement obligatoire des drones.

Cette initiative est soutenue à la fois par la Commission et par certains États membres. Nous avons également rencontré la DG MOVE de la Commission afin de leur présenter nos priorités et nos demandes de modification de la législation européenne.

J'ai également abordé le sujet avec le commissaire au Transport, M. Tzitzikostas, en marge du Conseil. Celui-ci s'est également engagé à soutenir les démarches de notre pays et à encourager la Commission européenne à lever les blocages existants dans la réglementation européenne actuelle.

01.06 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je ne voudrais pas vous vexer, non pas parce que la réponse était longue, mais parce que vous faites un peu étalage d'une forme d'impuissance par rapport à une problématique, il est vrai, relativement complexe.

L'enregistrement obligatoire ou l'immatriculation, vous comprenez bien que ce ne sera pas la solution, en tout cas, certainement pas pour ceux qui sont mal intentionnés.

Finalement, nous avons eu droit à la dernière histoire belge, entre l'unité spéciale qui n'a pas été mobilisée – mais ça, ce n'est pas de votre responsabilité – et le National Airspace Security Center (NASC) à Beauvechain, qui n'est pas opérationnel depuis 2020, mais qui le sera peut-être au

1^{er} janvier 2026. Il faut savoir que le dispositif existe depuis 1950. C'est quand même une vraie histoire belge dans sa plus pure tradition.

Je constate que, pendant que des drones prenaient d'assaut le ciel belge, la police fédérale et le SPF Mobilité étaient totalement absents, alors que c'est à 90 % leur responsabilité. Ce n'est pas mon collègue de Jodoigne qui me démentira.

Ce sont finalement des camionnettes de notre police qui ont littéralement coursé les drones avec des filets, raillaient certains caricaturistes. Des camionnettes de police poursuivaient des drones qui s'évanouissaient dans la nature.

Vous nous avez rappelé les conséquences de la problématique. Certes, vous n'aviez pas de chiffres précis, mais vous avez quand même donné tous les chiffres des vols annulés et des passagers bloqués.

Nous attendons des mesures fortes. J'entends bien que des contacts ont été pris. Le Conseil national de sécurité s'est réuni. Le Conseil des ministres s'est réuni et va demander à skeyes d'en faire davantage que ce qu'il fait déjà. D'accord. Je ne vois cependant pas là de plan d'action vraiment fort. Permettez-moi de vous le dire, monsieur le ministre, ce n'est pas du vent, mais quasiment.

J'ai l'impression qu'on ne se rend pas compte en Belgique de l'ampleur du problème.

01.07 Kjell Vander Elst (Open Vld): Dank u, mijnheer de minister, voor uw uitgebreide antwoord. De cijfers liegen niet, 95 vluchten geannuleerd. Wanneer ik 4 en 5 november optel, dan merk ik dat de economische impact ook zeer aanzienlijk zal zijn. Ik denk dat we er alle baat bij hebben om die dreiging, of die nieuwe vorm, die hybride vorm van oorlogsvoering, zo snel mogelijk aan te pakken, zodat de luchthaven daar een zo klein mogelijke impact van moet ondervinden.

Ik hoor u zeggen dat skeyes 3,1 miljoen ter beschikking gekregen heeft om detectie- en identificatiesystemen te ontwikkelen of aan te schaffen. Dat is een goede zaak. Defensie heeft 50 miljoen extra gekregen voor counterdronesystemen. Als nu de politie of het droneteam van de politie nog tijdig wordt gebeld, zullen we misschien wel kunnen optreden wanneer we te maken krijgen met een droneaanval op onze luchthaven.

Ik hoop evenwel dat we niet blijven werken op onze eilandjes. Ik weet dat het NASC is opgericht, maar dat skeyes wat middelen en Defensie wat middelen hebben gekregen. De minister van Defensie zegt dat de problematiek zijn bevoegdheid niet is, maar die van de politie. Laat ons dat overstijgen. Het betreft een bijzonder ernstige, nieuwe problematiek.

De technologie evolueert maand na maand. Het is dan ook zeer belangrijk dat we komen tot een goed gecoördineerde aanpak tussen Mobiliteit, politie en Defensie. Men mag niet beginnen paraplu's open te trekken omdat een deel niet en een ander deel wel tot iemands bevoegdheden behoort. Ik hoop dus dat er in de toekomst een goede, gecoördineerde aanpak komt om die dreiging aan te pakken.

01.08 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb mijn vraag niet kunnen stellen omdat mijn aanwezigheid elders vereist was, maar ik heb wel nog een deel van uw antwoord meegekregen. U geeft een aanzet om de puzzelstukken te leggen waarmee het grote geheel kan worden gevormd. Door daarop in te zetten, kan het alleen maar beter worden.

Op lokaal vlak zorgen de incidenten ervoor dat bezorgde burgers overal drones zien. Sommige mensen vatten die bezorgdheid aan om hun burelen bang te maken door met drones bij hen binnen te kijken. Een betere registratie en beveiliging zou dat kunnen voorkomen. De politie is een belangrijke schakel in het geheel om de controle te behouden.

01.09 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses circonstanciées. Elles me paraissent complètes quant à ce qui est entrepris pour rattraper le retard inouï dans notre défense contre les drones. Bien évidemment, cela ne relève pas principalement de votre responsabilité.

En revanche, je ne suis pas rassuré par notre capacité à réagir à très court terme si, demain, la semaine prochaine, une nouvelle séquence de drones s'ouvrait. C'est comme si nous devions espérer que la

météo des drones se calme le temps que nous parvenions à nous protéger. Je crains que ce ne soit qu'un vœu pieux.

Je l'ai également dit au ministre de la Défense, qui s'est davantage livré que vous au renvoi de balles, je le reconnais. Je me méfie de cette tendance bien belge qui consiste à réagir en ordre dispersé. Nous percevons cependant que plusieurs acteurs ne souhaitent pas que ce soit le cas. Vous vous coordonnez, et c'est bien, mais nous savons à quel point, face à la menace, la tentation de se renvoyer la balle s'accroît. Je sais que c'est un pari de nos ennemis de nous voir agir en ordre dispersé. Par conséquent, je vous encourage à poursuivre l'effort de coordination que vous semblez vouloir fournir. Merci à vous.

01.10 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour les démarches que vous avez entreprises en concertation avec vos nombreux collègues et homologues impliqués dans ce dossier, à l'échelle nationale et internationale, en particulier les quinze États membres les plus volontaires. Merci à vous, et bonne continuation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir du parc automobile et la stagnation au niveau des voitures de société" (56008283C)

02 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van het wagenpark en de stagnatie van het aantal bedrijfswagens" (56008283C)

02.01 Anthony Dufrane (MR): *Monsieur le ministre, pour la première fois depuis 2007, le nombre de voitures de société en Belgique stagne, selon un rapport du SPF Mobilité. Entre le premier trimestre 2024 et le premier trimestre 2025, leur progression n'a été que de 0,2 %, alors que la croissance annuelle moyenne atteignait 5 % au cours des 17 dernières années.*

La proportion de salariés bénéficiant d'une voiture de société demeure stable à 15 %. Or, le budget mobilité qui est souvent présenté comme une alternative, progresse mais reste marginal: 18 516 travailleurs en ont bénéficié en 2024, soit moins de 0,5 % de l'ensemble des salariés.

Cette tendance interroge sur l'avenir du parc automobile, les comportements de mobilité des travailleurs et les facteurs expliquant ce ralentissement après des années de croissance continue. Les causes possibles pourraient être multiples: évolution fiscale, contraintes environnementales, attractivité de la mobilité alternative ou encore ralentissement économique.

Monsieur le ministre, quelles sont, selon vous, les causes principales de cette stagnation des voitures de société observée en 2024-2025?

Quelles conséquences cette tendance (si elle persiste) pourrait-elle avoir sur l'évolution future du parc automobile belge et sur les objectifs de mobilité durable?

Ne craignez-vous pas un faible renouvellement des véhicules et un vieillissement du parc automobile avec les problèmes y afférant?

Envisagez-vous des mesures spécifiques pour encourager davantage le recours au budget mobilité ou à d'autres alternatives?

02.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Dufrane, il est certes encore trop tôt pour comprendre les causes exactes de la stagnation des voitures de société mais, comme vous l'expliquez, il ne s'agit d'ailleurs à ce stade que d'une stagnation. Sans les chiffres de l'an prochain, il n'est pas possible de savoir si cette tendance va se poursuivre.

Évidemment, comme vous l'avez mentionné, il est probable que les causes soient multiples. C'est sans doute en partie dû au développement du budget mobilité, mais les autres causes doivent être sérieusement analysées également.

Dans tous les cas, même si le nombre de voitures de société stagne, une partie non négligeable des voitures neuves sont immatriculées par des sociétés, ce qui continuera à avoir un impact sur

l'électrification et le renouvellement du parc.

Concernant les voitures de société *stricto sensu*, il faut faire preuve de nuance mais aussi de pragmatisme. Même si l'usage de véhicules de société, quand ils sont décarbonés, encourage la transition vers un parc automobile plus écologique, les voitures de société représentent néanmoins une niche fiscale sur laquelle on doit oser travailler, dans le cadre d'une réforme fiscale plus globale, orientée vers une baisse de la taxation du travail. Donner plus de salaire net plutôt qu'une voiture, cela donne plus de liberté et de flexibilité financière aux employés, en plus d'être écologiquement plus responsable.

Enfin, comme vous le savez, concernant le budget mobilité, ma priorité – et celle du gouvernement – est qu'il soit, dans une première phase, systématiquement proposé par les employeurs aux employés comme possibilité, lorsque ceux-ci ont droit à une voiture de société. Dans une seconde phase, il est prévu, comme le mentionne d'ailleurs l'accord de gouvernement, de déposer un texte de loi afin d'améliorer et de simplifier le système actuel du budget mobilité.

02.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses ainsi que pour votre suivi et l'intérêt que vous portez à l'évolution du dossier. Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet d'ici quelques semaines. D'autres réponses pourront alors peut-être être apportées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation du vélo pour se rendre au travail" (56008284C)

03 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer" (56008284C)

03.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, selon l'analyse de SD Worx publiée à l'occasion de la semaine de la mobilité, la proportion de travailleurs bénéficiant d'une indemnité à vélo a presque doublé depuis 2019. Un employeur sur trois la propose aujourd'hui, contre un sur six il y a six ans, et l'indemnité moyenne atteint 45 euros par mois.

Cette tendance s'inscrit pleinement dans les objectifs de mobilité durable poursuivis par les autorités fédérales et illustre l'importance croissante du vélo dans les trajets domicile-travail. La pratique du vélotaf semble donc se populariser de plus en plus chez les employés. Cependant, elle pose aussi la question du financement de cette indemnité et des répercussions éventuelles sur la compétitivité des employeurs, en particulier les petites et moyennes entreprises. Dès lors, il est important de voir si la popularisation de la pratique ne pose pas de problème auprès des petits employeurs.

Monsieur le ministre, envisagez-vous une augmentation de cette indemnité dans le cadre des politiques de mobilité et de développement durable? Des discussions ont-elles été menées avec le ministre de l'Emploi et la ministre des Indépendants et des PME afin d'évaluer l'impact de cette indemnité sur les employeurs et d'éviter une fragilisation de certains secteurs? Quels sont les secteurs dont les employés utilisent le plus le vélo pour se rendre au travail? Enfin, comment comptez-vous aider certaines régions du pays à développer ce vélotaf?

03.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, dans le secteur privé, l'indemnité kilométrique vélo est fixée par la convention collective de travail (CCT) n° 164 du 24 janvier 2023. Cet été, j'ai donc demandé aux partenaires sociaux d'évaluer cette CCT. Le Conseil Central de l'Economie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT) ont rendu leur analyse. Cette analyse intéressante et positive de l'impact de l'indemnité vélo dans les déplacements domicile-travail se retrouve dans le rapport du 5 novembre 2025.

Cette évaluation démontre qu'en 2024, près de 20 % des salariés ont demandé une indemnité vélo. C'est une dynamique positive, comme vous l'avez précisé, encourageant la mobilité douce et durable.

De plus, dans le cadre du plan BeCyclist 2.0, je souhaite étudier avec mon collègue le ministre des Finances la meilleure manière d'optimiser cette indemnité dans l'intérêt du pouvoir d'achat des

travailleurs et de soutenir la mobilité durable dans les déplacements domicile-travail.

Concernant les secteurs dont les employés utilisent le plus le vélo pour se rendre au travail, les résultats de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, organisée par le SPF Mobilité et Transport en 2022 et 2023, montrent que la pratique du vélo dépend fortement de la distance à parcourir. Dans des secteurs comme la banque, l'assurance ou l'informatique, où la distance moyenne dépasse 30 km, le vélo reste difficilement envisageable pour beaucoup d'employés. À l'inverse, sa part modale est élevée dans l'enseignement, la santé ou l'industrie, où les trajets domicile-travail sont en moyenne plus courts.

Un nouveau plan vélo est en cours d'élaboration, avec différentes mesures visant à favoriser l'usage du vélo, notamment pour les déplacements domicile-lieu de travail. Ce plan soutiendra évidemment les travailleurs et travailleuses qui font le choix du vélo pour se rendre au travail. Dans le cadre des compétences fédérales en matière de vélo, je souhaite développer des mesures autour de trois axes prioritaires: faire du vélo un choix de mobilité attractif, durable et contribuant au shift modal; faire du vélo un mode de transport accessible, sécurisé et bon pour la santé; faire du vélo un levier pour notre économie.

Les actions en matière de fiscalité, de sécurité et de soutien au secteur industriel et économique du vélo seront prévues dans le plan BeCyclist 2.0 que je souhaite déposer sur la table du gouvernement d'ici la fin de l'année ou, au plus tard, début 2026.

Soyez rassurés, mes objectifs seront clairement repris dans ma note de politique générale 2026 en matière de politique cyclable. Je souhaite pouvoir compter sur le soutien de l'ensemble du gouvernement pour l'implémentation des actions reprises dans ce plan.

03.03 Anthony Dufrane (MR): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre. La mobilité prend de nombreuses formes et la mobilité douce se développe de plus en plus. Je suis vraiment heureux d'apprendre que ce plan vélo est en cours de préparation et devrait naître tout prochainement, fin de cette année ou début de l'année prochaine, avec les différents axes qui sont exposés. Sachez, monsieur le ministre, que nous serons là pour soutenir votre plan et que je ne doute pas un instant qu'il sera de qualité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les feux tricolores dotés d'une minuterie" (56008286C)

04 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Aftelstoplichten" (56008286C)

04.01 Anthony Dufrane (MR): *Monsieur le ministre, les feux de signalisation équipés d'une minuterie, qui indiquent le temps restant avant le changement de couleur, se développent dans de nombreux pays à travers le monde bien qu'ils ne soient pas prévus dans la Convention de Vienne de 1968. Ces dispositifs sont perçus comme un outil efficace pour améliorer la fluidité du trafic et renforcer la sécurité routière.*

En effet, la minuterie offre plusieurs avantages significatifs tels que la réduction des feux rouges grillés. En effet, en connaissant le temps restant, les conducteurs peuvent anticiper et éviter de passer au feu orange ou rouge par inadvertance. La diminution des embouteillages car les automobilistes peuvent mieux se préparer au démarrage, ce qui réduit le temps perdu au passage au vert et améliore le flux de circulation. La sécurité des usagers faibles comme les piétons et les cyclistes qui peuvent également bénéficier de ces minuteries, en étant rassurés sur le temps qu'il leur reste pour traverser. Ainsi que la diminution de la pollution, on peut également réduire la consommation de carburant et les émissions de CO2 en évitant les arrêts et redémarrages brusques.

Bien que ces feux tricolores à minuterie soient largement utilisés à l'étranger, ils ne semblent pas faire partie des dispositifs autorisés par le Code de la sécurité routière en Belgique. Bien qu'ils soient souvent utilisés lors de travaux sur la voirie, quand une bande est obstruée. Ce manque de cadre légal freine

leur déploiement, même si leur efficacité est avérée. Il serait donc pertinent de réfléchir à encadrer la pratique pour la développer.

Monsieur le ministre, comment sont considérés les feux tricolores dotés d'une minuterie dans le Code de la sécurité routière actuel? Si rien n'est prévu, votre administration a-t-elle l'intention de proposer des modifications législatives pour intégrer ce type de signalisation dans le Code de la route et en permettre ainsi le déploiement? Comptez-vous, via des études ou des analyses, mesurer l'impact de ces feux sur la sécurité et la fluidité du trafic en Belgique?

Quel est l'avis de Vias concernant ces feux? Des projets pilotes sont-ils envisagés pour tester l'efficacité de ces feux dans des villes belges avant une éventuelle généralisation? Comment comptez-vous soutenir les autorités locales qui souhaiteraient installer de tels dispositifs pour améliorer la sécurité et la mobilité sur leur territoire?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Aucune disposition du Code de la route ne s'oppose à l'adjonction d'un système de minuterie à un feu lumineux de signalisation, pour autant que les prescriptions relatives à la forme, à la signification et à la succession des couleurs des feux lumineux de signalisation soient bien évidemment respectées. L'utilisation d'un système de minuterie relève donc du choix des gestionnaires. Comme expliqué, aucune modification du Code de la route n'est nécessaire pour permettre leur utilisation.

Ces modifications et initiatives que vous mentionnez ne relèvent donc pas de la compétence du fédéral, mais bien des gestionnaires de voirie, en général les autorités régionales. Je vous invite donc à interroger mes homologues régionaux.

Un avis a cependant été rédigé par Vias en 2022 concernant principalement les feux à rebours pour piétons. Globalement, les compteurs à rebours semblent intéressants, mais leur utilisation est limitée. En effet, un compte à rebours complet ne fonctionne qu'avec des feux de signalisation à cycle fixe. C'est le cas, par exemple, des passages piétons régulés par des feux en dehors des carrefours et des feux temporaires utilisés lors de travaux routiers. C'est dans ces situations que les compteurs sont les plus souvent utilisés. Aux carrefours complexes, où la régulation des feux dépend des files d'attente et des demandes, le temps restant ne pourrait être affiché que peu avant le changement de phase, ce qui, reconnaissons-le, n'a guère d'utilité.

Je n'ai jamais été interpellé par des autorités locales pour installer ces dispositifs, ce qui est cohérent compte tenu du fait que le fédéral n'est pas compétent pour le placement de ces minuteries et que le Code de la route ne prévoit aucune restriction à ce sujet, pour autant que, comme expliqué, les prescriptions relatives à la forme, à la signification et à la succession des couleurs des feux de signalisation soient respectées.

04.03 Anthony Dufrane (MR): Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre.

Je m'attendais également à une partie de celles-ci concernant les régions. Je note que Vias a remis un avis intéressant. À ce propos, je suis persuadé que ces feux peuvent avoir un impact positif sur la mobilité de tous, sur la sécurité, mais aussi sur l'environnement. Je ne doute pas que ma question pourra peut-être susciter une réflexion autour de ces dispositifs et de leur implantation sur nos routes. Elle est née d'un échange avec des homologues d'autres pays où, avec l'arrivée des GSM et des distractions au volant, les automobilistes sont de plus en plus distraits, même si l'utilisation du GSM est interdite pendant la conduite.

Je pense sincèrement que l'implantation de feux avec minuterie pourrait être très intéressante pour notre pays. Je ne manquerai pas d'y rester attentif. J'espère que vous le serez également, avec vos homologues.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La classification légale des scooters électriques de type "Flagship" de Shoprider" (56008304C)

05 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De wettelijke classificatie van overdekte e-scootmobielen van het type Flagship van Shoprider" (56008304C)

05.01 **Anthony Dufrane** (MR): *Monsieur le ministre, le Shoprider "Flagship" est un grand scooter électrique à cabine, non immatriculé et ayant des caractéristiques proches d'un petit véhicule motorisé. Ce dernier est utilisé chez nous comme véhicule mais aussi comme véhicule publicitaire. Il intègre des portes, une structure fermée, suspension renforcée, pare-brise, ce qui le distingue des petits "e-scooters" classiques, qui sont aussi utilisés dans nos rues. Cependant, il semble proche d'une chaise roulante électrique dans sa structure globale.*

Le code de la route relatif aux engins de déplacement motorisés prévoit plusieurs catégories: engins légers sans selle tels que trottinettes, scooters ou cyclomoteurs, engins avec siège, puissance ou vitesse dépassant certains seuils, etc. Les obligations telles que l'immatriculation, l'assurance, le permis, ainsi que les restrictions d'âge varient selon la catégorie et la puissance.

Il semble que le cadre légal ne soit pas toujours clair pour les utilisateurs ou les forces de l'ordre concernant des modèles comme le Flagship, qui semblent à la frontière entre la voiture "sans permis", la trottinette et le véhicule de type moped.

Mes questions, monsieur le ministre, sont:

- Comment la loi classe-t-elle juridiquement un engin comme le Shoprider "Flagship" (cabine, siège, carrosserie, portes): dans la catégorie d'un véhicule motorisé (cyclomoteur) ou d'un engin de déplacement motorisé?*
- Si le Flagship ou des modèles similaires sont légalement classés comme cyclomoteurs, quelles obligations leurs utilisateurs doivent-ils respecter (immatriculation, permis, assurance, port du casque, etc.)?*
- Sont-ils considérés de la même manière que la draisienne électrique?*
- Existe-t-il des discussions ou des projets de réforme visant à clarifier ou adapter la législation pour couvrir les modèles hybrides ou "entre deux catégories" comme le Flagship pour éviter les zones grises et assurer la sécurité routière?*
- Est-ce que n'importe quel véhicule peut être utilisé comme véhicule publicitaire?*

05.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, conformément à sa fiche technique, cet engin est limité à une vitesse maximale de 7 miles/h, soit environ 11 km/h. De plus, la marque Shoprider est spécialisée dans la construction de véhicules adaptés aux personnes présentant un handicap physique. À ce titre, le "Flagship" relève de la catégorie des engins de déplacement telle que définie à l'article 2.15.2 du Code de la route. Cet article prévoit que les engins de déplacement motorisés doivent avoir une vitesse limitée à 25 km/h et comprennent, entre autres, les scooters électriques destinés aux personnes à mobilité réduite.

Concernant un éventuel projet de réforme visant à clarifier la législation applicable aux modèles tels que le "Flagship", il convient de noter qu'il n'existe pas de réglementation européenne harmonisée encadrant les engins de déplacement. Mon administration a déjà interpellé la Commission européenne à ce propos, et réalisera cette année un benchmarking dans les pays qui ont adopté un cadre réglementaire. Ce benchmarking pourrait déboucher sur une étude de faisabilité visant à définir un cadre national pour l'homologation, en concertation avec les régions et le Benelux.

En ce qui concerne l'utilisation de ces véhicules comme véhicules publicitaires, je ne peux répondre à la question sans avoir plus d'informations sur la forme de publicité.

Lors du dernier Conseil Transports, Télécommunications et Énergie de l'Union européenne qui a eu lieu la semaine dernière, il me semble qu'un pays européen – peut-être était-ce l'Allemagne – a fait savoir qu'il avait déposé une note pour inviter la Commission européenne à travailler à l'obtention d'une organisation harmonieuse de cette question dans l'ensemble de l'Europe.

05.03 **Anthony Dufrane** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre intérêt et pour vos

informations complémentaires. Il me semble primordial, au vu de l'évolution des moyens de transport et de tous ces nouveaux moyens de transport qui arrivent sur le marché, de bien les classer et de les encadrer légalement, afin aussi qu'ils soient correctement assurés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de **Éric Thiébaut** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire de fret entre Mons et Valenciennes" (56008001C)

06 Vraag van **Éric Thiébaut** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plannen om de goederenspoorlijn Bergen-Valenciennes te heropenen" (56008001C)

06.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, c'est la première fois que je vous interroge sur ce projet de réouverture de la ligne Valenciennes-Mons, mais ce n'est pas la première fois que j'interviens dans ce dossier au sein de ce Parlement, puisque je siége ici depuis 2007. J'ai dû interroger une dizaine de ministres de la Mobilité à ce sujet depuis que je suis parlementaire.

Il s'agit donc de penser à la réouverture de cette ligne très ancienne, principalement pour l'usage du fret. Or, depuis des années, j'assiste à une partie de ping-pong entre les ministres belge et français. Parfois, du côté belge, tout est en place pour débiter les travaux. À ce moment-là, les Français n'y sont pas préparés. Puis, quand ils sont prêts, nous changeons de ministre, de position et de politique. Donc, la Belgique n'est plus prête. Bref, c'est le même scénario qui perdure depuis une quinzaine d'années.

Pourtant, les attentes du monde industriel sont grandes. Le fret constitue en effet une solution d'avenir dans le domaine du transport. Toutes les entreprises du Nord de la France et une partie de celles du Hainaut sont très intéressées par cette réouverture. Par ailleurs, le port d'Anvers est également partie prenante. Précédemment, ses responsables avaient annoncé être disposés à investir 500 000 euros pour participer à la réouverture de cette ligne ferroviaire. En conclusion, tout le monde la souhaiterait, mais rien ne se passe.

Dans votre note de politique générale, j'ai lu que, dès 2025, vous alliez œuvrer "pour encourager davantage la coopération européenne en matière de transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires européennes transfrontalières plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers". Fatalement, ma question est la suivante: ce dossier fera-t-il partie de vos priorités en la matière?

06.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci cher collègue pour cette question à laquelle j'attache énormément d'importance. La réouverture de la ligne Mons-Valenciennes est et restera l'une de mes priorités. Ce dossier, qui est certes complexe par nature, implique les autorités locales, régionales et nationales et appelle un véritable coup d'accélérateur.

Il constitue un élément concret dans l'établissement d'un accord politique que je souhaite établir avec mon homologue français, dans le cadre d'une coopération bilatérale renforcée en matière de transport. Compte tenu de la situation politique actuelle en France, ce n'est que très récemment que nous savons que le ministre des Transports, Philippe Tabarot, est confirmé dans sa fonction. Je l'ai rencontré fin octobre pour aborder notamment ce dossier et j'ai proposé de l'intégrer dans le texte de la déclaration d'intention qui prévoit de déployer plus largement des connexions transfrontalières entre nos deux pays.

J'ai eu le plaisir de signer cette déclaration d'intention, en présence de mon homologue français, ce jeudi 4 décembre, en marge du Conseil des Transports de l'Union européenne. Par ailleurs, j'ai également pu évoquer ce dossier lors de mon entrevue hier soir à Lille avec le préfet des Hauts-de-France et le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand. Comme vous, j'attends effectivement des avancées concrètes sur le projet, tant pour les intérêts économiques transfrontaliers que pour la consolidation d'un réseau ferroviaire résilient.

À mes yeux, cette ligne est un maillon essentiel. Nous avons convenu avec Xavier Bertrand hier soir que nous nous rendrions sur le terrain. C'est parfois une manière de donner de l'impulsion à un dossier,

parce qu'objectivement, il faut reconnaître que du côté belge, tout est fait. Il reste, du côté français, deux kilomètres à opérationnaliser. Ça ne me semble pas, vu le budget de l'État français en matière de voies ferroviaires, impossible à atteindre. Avec Xavier Bertrand, nous avons même proposé – ce en quoi le préfet a dit qu'il nous aiderait – de rencontrer également le nouveau président de la SNCF, qui est un ancien premier ministre français.

J'ajoute un dernier élément, qui me permet d'être optimiste dans ce dossier. La première fois que j'ai rencontré la directrice générale de la DG MOVE européenne, elle m'a d'initiative parlé de ce dossier, pour une raison que vous connaissez aussi bien que moi. Une agence européenne est située à Valenciennes. Elle m'a dit qu'il était quand même incroyable que ses agents ne sachent même pas rejoindre Bruxelles directement par le train, car il manque en France ces quelques kilomètres que je viens d'évoquer.

Je crois que cet appui supplémentaire nous permettra aussi de concrétiser. Vous savez que j'essaie d'être pragmatique, mais dans ce dossier, je veux vraiment être optimiste.

06.03 **Éric Thiébaut (PS):** Merci monsieur le ministre. Ce sont des nouvelles fraîches, des bonnes nouvelles, et je retiens votre optimisme.

Simplement, je suis devenu méfiant au fil des ans parce que ce type d'optimisme a déjà été affiché par des prédécesseurs – de nombreux prédécesseurs. Des accords ont même été signés. Des intentions ont été signifiées par le président de la République et un ancien premier ministre – Charles Michel, à l'époque – dans ce dossier.

Cela ne date pas d'hier. Les volontés ont déjà été affichées de nombreuses fois. Il faudrait maintenant des résultats, et peut-être un timing clair de réalisation des travaux.

Votre prédécesseur, Georges Gilkinet, avait annoncé une étude de faisabilité sur la réouverture de la ligne pour le transport de marchandises. A-t-elle été réalisée? Nous n'en avons plus jamais eu d'écho.

Il y a toujours des intentions, des signatures, des accords annoncés, mais jamais de résultat concret. J'espère – et je vous le souhaite de tout cœur – que vous serez celui qui va enfin obtenir un résultat concret dans ce dossier important pour notre région.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de Éric Thiébaut à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir du pont de Cuesmes" (56008002C)**

07 **Vraag van Éric Thiébaut aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van de brug van Cuesmes" (56008002C)**

07.01 **Éric Thiébaut (PS):** J'ai déjà attiré à plusieurs reprises l'attention de votre prédécesseur, monsieur le ministre, sur le danger que constitue le pont de Cuesmes, situé dans la ville de Mons. Celui-ci est la propriété d'Infrabel et il se trouve dans un état de dégradation avancée. Construit il y a plus de soixante ans, il connaît des problèmes structurels: chutes de pierres récurrentes, absence de sécurité pour les piétons et les cyclistes, nuisances sonores pour les riverains, sans négliger l'impact esthétique particulièrement négatif sur un axe qui donne pourtant sur un patrimoine montois que je juge exceptionnel.

Si je vous interroge, c'est parce que la ville de Mons a annoncé qu'un accord avait été trouvé avec Infrabel et la Région wallonne pour remplacer ce pont par un tunnel. Les plans seraient déjà largement finalisés et la répartition du financement actée – bonne nouvelle pour la ville –, Infrabel et la Région wallonne supportant l'essentiel du budget. Le bourgmestre évoque même un possible démarrage des travaux d'ici deux ou trois ans.

Pourriez-vous confirmer officiellement l'existence de ce projet de remplacement du pont de Cuesmes par un tunnel? Si oui, pourriez-vous préciser la nature exacte du projet et l'état d'avancement actuel des démarches? Existe-t-il des plans, un financement et un calendrier?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Le dossier du pont de Cuesmes a effectivement déjà été débattu dans cette enceinte. Il s'agit d'un ouvrage ancien, même si soixante ans, ce n'est vieux ni pour un pont, ni pour un ministre, si vous me permettez la comparaison.

J'ai demandé à Infrabel de suivre sa situation avec attention. Le pont est inspecté régulièrement et des analyses poussées des éléments structurels ont été effectuées. Les résultats ont démontré que le pont ne représente pas de danger actuellement et qu'il n'est donc pas nécessaire de prendre des mesures de restriction de la circulation pour le moment. Mes prédécesseurs vous ont en outre déjà informé au sujet des mesures mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructures, à savoir les peignages de l'ouvrage notamment.

À plus long terme cependant, ce pont nécessiterait un gros entretien, mais sa conception ne permet pas d'envisager ce type d'intervention. C'est pourquoi il a été décidé de le remplacer. Les équipes d'Infrabel ont mené des discussions avec la ville. La région a également été impliquée, car la voirie actuellement communale a vocation à devenir régionale. Ce travail a permis de dégager un accord.

Le pont sera remplacé par un passage inférieur – un tunnel, dans le langage commun – dans lequel sera intégrée une piste cyclo-piétonne, afin de tenir pleinement compte des recommandations.

Les plans d'avant-projet sont en cours de finalisation. Selon les dernières estimations, le budget estimé pour le remplacement serait compris entre 12 et 15 millions d'euros. Il faut prendre ce montant avec beaucoup de réserve dans la mesure où la présence d'une nappe phréatique très haute pourrait impacter négativement ces estimations. Le financement du projet sera assuré par Infrabel, la Ville de Mons et la Région wallonne. Selon mes dernières informations, les discussions sont toujours en cours concernant sa répartition exacte. Mais j'entends que vous avez une information qui précise qu'il y aurait un accord selon bourgmestre. J'en prends acte mais ce n'était pas tout à fait la version que j'avais, même s'il y avait un vent d'optimisme sur un accord possible.

Une demande de permis devrait être introduite dans les prochains mois. Le début des travaux, qui devraient durer deux ans, dépend évidemment de cette étape mais aussi de l'obtention des coupures de lignes nécessaires à leur réalisation.

Au-delà de ces précisions, je tiens à rappeler que la sécurité reste une priorité absolue pour le secteur ferroviaire. Je demanderai donc à Infrabel de me tenir informé de l'évolution de ce chantier.

07.03 Éric Thiébaud (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Vous confirmez l'information de création potentielle d'un tunnel, ainsi que le montant. C'est évidemment un budget conséquent mais, au vu de l'importance de ce passage et de la sécurité à assurer autour de celui-ci, je pense qu'il est assez justifié.

Je reviendrai certainement assez régulièrement vers vous au cours de la législature pour connaître l'état d'avancement de ce dossier. Mais, soit dit en passant, il serait plus facile de rouvrir la ligne Valenciennes-Mons que de faire ce tunnel.

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

08 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De lange duurtijd tussen het vonnis en de ingangsdatum van het rijverbod" (56008364C)

08 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La longue durée entre le jugement et la date d'entrée en vigueur de l'interdiction de conduire" (56008364C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, er verstrijkt soms een grote tijdsperiode tussen de datum waarop de rechter een verval van het recht op sturen uitspreekt en de datum waarop het verval effectief als sanctie ingang vindt. Dat is onder meer het gevolg van de vereiste dat het vonnis eerst betekend moet worden aan de veroordeelde. In de praktijk wordt dit gedaan door de wijkagent, meestal enkele maanden na het vonnis. Veel hangt echter af van de taaklast en dossieropvolging door het parket en de politiezone van de woon- of verblijfsplaats van de betrokkene.

Het regeerakkoord bevat de ambitie om hierin verandering te brengen door een eenduidige regeling in te voeren met betrekking tot de ingangsdatum van een verval van het recht tot sturen dat door de politie- of correctionele rechtbank als straf wordt uitgesproken. Het rijbewijs zou binnen een redelijke termijn moeten worden ingeleverd.

Hoe staat het met de uitvoering van deze ambitie? Zijn er door u of uw collega-ministers al stappen genomen om zo'n regeling uit te werken?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het verval van het recht tot sturen uitgesproken als strafmaatregel en het vaststellen van de lichamelijke ongeschiktheid zoals in het kader van een verslavingsproblematiek.

Wanneer de rechtbank een lichamelijke ongeschiktheid vaststelt en het verval van het recht tot sturen uitspreekt wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid, dan is dat een beveiligingsmaatregel die onmiddellijk ingaat. Het klopt dat er tussen de uitspraak van de rechtbank en de betekening van het vonnis enkele maanden kunnen zitten, wanneer een verval van het recht tot sturen uitgesproken wordt als straf.

Zoals u aangeeft, komt dit enerzijds door de beroepstermijn die na het vonnis begint te lopen. In principe bedraagt die 30 dagen. Vervolgens gaat het dossier in principe naar de dienst Uitvoering van het betrokken parket. Nadat die het dossier verwerkt heeft, wordt het doorgestuurd naar de wijkagent. Het is vervolgens aan de wijkagent om het rijverbod te betekenen aan de betrokkene, die dan vier werkdagen de tijd heeft om het binnen te brengen op de griffie volgens artikel 40 van de wegverkeerswet.

Niettemin kan ik vanuit mijn bevoegdheid geen uitspraak doen over de eventuele aanpassing van de werkwijze van het betrokken parket, noch over die van de betrokken wijkagent. U dient die vraag voor te leggen aan mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken.

08.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel voor de duiding, mijnheer de minister. Ik had het inderdaad over het verval van het recht op sturen als strafmaatregel uitgesproken door een rechtbank. U hebt nog eens geschetst hoelang dat duurt. Ik denk dat dat geen goede zaak is. Dat getal, als ik dat zo mag noemen, is niet echt schrikwekkend. Mensen die van slechte wil zijn, zullen hun gedrag heus niet veranderen als wij in dezen niet ingrijpen. Ook voor de veroordeelde is het belangrijk dat een koppeling behouden blijft tussen de overtreding en de straf. Dan heb ik het nog niet over de slachtoffers, die er uiteraard alle belang bij hebben dat er op een gegeven moment recht wordt gedaan.

Het is zo dat de parketten hun organisatie voor een stuk zelf in handen hebben en dat u vanuit uw bevoegdheid daarop geen impact hebt. Dat was ook niet mijn vraag. Mijn vraag was of uw collega's al stappen hebben gezet om een regeling uit te werken. Ik kom tot de conclusie dat dat nog niet gebeurd is en ik zal dan ook de collega's waarnaar u verwijst hierover vatten. Dank u wel.

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

09 **Vraag van Dieter Keuten aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Lycamobile" (56008554C)**

09 **Question de Dieter Keuten à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Lycamobile" (56008554C)**

09.01 **Dieter Keuten** (VB): Mijnheer de minister, ik stel u deze vraag in het kader van uw bevoegdheid over de telecomregulator, het BIPT. Het BIPT heeft Lycamobile, dat in België gebruikmaakt van het Telenetnetwerk, een nieuwe boete opgelegd wegens het niet respecteren van de regels rond prepaidterugbetalingen. Consumenten met een prepaidkaart hebben immers het recht om bij een operatorwissel het ongebruikte vooruitbetaalde krediet terug te vorderen, maar de terugbetalingsprocedure bij Lycamobile functioneerde niet.

Het is voor Lycamobile de zoveelste boete op rij. Het bedrijf kreeg eerder al boetes voor het niet aansluiten op de centrale nummerdatabank van de noodhulpdiensten, het niet respecteren van de

verplichte identificatie van prepaidklanten, voor lakse verkoop van prepaidsimkaarten en voor het overtreden van de roamingregels.

Hoe frequent zijn de controles van het BIPT bij Lycamobile? Zijn de controles preventief of reactief? Bent u van oordeel dat de boetes die door het BIPT worden uitgeschreven effectief zijn? Volstaat volgens u het boetebedrag als afschrikking? Welke maatregelen zult u nemen om de naleving van de regels beter af te dwingen? Is er voldoende capaciteit bij het BIPT en is er in voldoende middelen voorzien voor het BIPT om de controles structureel te kunnen uitvoeren?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, dit is de eerste mondelinge vraag over het BIPT voor mij sinds ik minister ben.

Het BIPT controleert voortdurend en herhaalt ook controles. Daar werd een volledige dienst mee gelast. Het BIPT nodigde in 2024 de sector uit om uitleg te geven over de planning ervan. Sommige controles worden aangekondigd in het werkplan van het BIPT, andere niet om overtreders geen kans te geven te ontkomen.

Het BIPT is niet bevoegd om klachten van burgers te behandelen – de bevoegdheid ter zake komt toe aan de Ombudsdienst voor telecommunicatie –, maar ze vormen wel aanwijzingen voor het BIPT.

De boetes zijn mijns inziens doeltreffend genoeg, aangezien het BIPT niet alleen kan overgaan tot het opleggen van boetes, maar ook bevelen kan uitvaardigen om overtredingen te beëindigen en er een dwangsom aan verbinden. In het zwaarste geval kan het BIPT bevelen om de hele dienstverlening stop te zetten of op te schorten.

Recentelijk leiden de controles alsmaar minder vaak tot boetes, omdat de frequentie van de controles de juridische zekerheid en de conformiteit met het wettelijke kader verhoogt. Het BIPT krijgt jaarlijks de mogelijkheid in de Kamer controles die niet in de pers zijn gekomen of die niet geleid hebben tot boetes, gedetailleerd toe te lichten.

In het geval van Lycamobile betreft de beslissing waarnaar u verwijst, een inbreuk op verschillende bepalingen van de telecomwet. De boete volstaat om de operator ertoe aan te zetten zich te conformeren. Overigens zijn boetes niet het enige strijdmiddel. Als besluiten van het BIPT meer publiciteit krijgen dan andere, is dat vaak omdat ze betrekking hebben op nieuwe wettelijke bepalingen.

Wij houden geen toezicht op het BIPT, dat een onafhankelijke regulator is. Wij zijn van mening dat zijn arsenaal volledig is en dat het beleid van de nieuwe raad om systematische en voortdurende controles uit te voeren, vruchten afwerpt. U kunt de raad hierover jaarlijks vragen stellen.

We stellen vast dat het BIPT toezicht houdt op alsmaar meer wettelijke en reglementaire bepalingen, niet alleen inzake telecomgebruikers. Gelet op het feit dat het aantal medewerkers vrijwel gelijk is gebleven ondanks de uitbreiding van de bevoegdheden, met name op het vlak van digitale bevoegdheden, en dus de opdrachten, wordt momenteel nagedacht over de versterking van het kader van het BIPT. Ik zal dat punt voor het einde van dit jaar op de agenda van de ministerraad plaatsen.

09.03 **Dieter Keuten** (VB): Mijnheer de minister, u bent geïndigd met het interessantste deel van uw antwoord. Ik kijk dan ook uit naar de beslissing van de ministerraad over een oplossing voor de werklust, die inderdaad sterk is toegenomen bij het BIPT door de lawine aan regelgeving die vanuit Europa op ons af blijft komen.

Voorts zou het handig zijn als u uw website updatet en uw bevoegdheid inzake het BIPT eraan zou toevoegen.

Ik noteer dat er volgens u geen probleem is, dat er wetten van toepassing zijn en dat het BIPT als onafhankelijke regulator die wetten afdwingt. Echter, Lycamobile heeft lak aan onze wetten. Het bedrijf overtreedt ze herhaaldelijk. Het bedrijf wordt daar herhaaldelijk op gewezen, het krijgt herhaaldelijk boetes opgelegd, maar het vecht die zelfs juridisch aan. Op die manier wordt het BIPT meegezogen in een juridische strijd tot bij het Hof van Cassatie. Dat is de situatie vandaag!

Er schort dus iets. De huidige regelgeving en beteugeling zijn duidelijk onvoldoende. In het buitenland

is die telecomspeler eveneens herhaaldelijk tegen de lamp gelopen. Daar liggen de boetes vele malen hoger en worden zelfs licenties ingetrokken indien een telecomoperator herhaaldelijk niet optreedt.

Mijnheer de minister, ik raad u ook aan om eens te rade te gaan bij Testaankoop, dat als onafhankelijke partij consumenten de kans geeft om hun oordeel te geven over de manier waarop klachten bij bedrijven als Lycamobile worden behandeld. Lycamobile haalt een score van slechts 26 % als het gaat over de behandeling van de vele klachten van zijn klanten.

U zegt dat het BIPT ervoor moet zorgen dat partijen zich conformeren aan onze telecomwet. Eén partij conformeert zich duidelijk niet aan onze telecomwet. Kunt u daar op gepaste wijze op reageren en de beteugeling verstrengen?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Éric Thiébaut à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les agressions contre les accompagnateurs de train" (56009110C)

10 Vraag van Éric Thiébaut aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De agressie tegen treinbegeleiders" (56009110C)

10.01 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, une contrôleuse de la SNCB a été agressée dans un train et a dû être hospitalisée. Ce qu'il s'est passé est totalement inacceptable. Depuis plusieurs années, j'ai réclamé, à de nombreuses reprises, des moyens supplémentaires pour la police du rail, une présence accrue et visible des forces de sécurité dans les trains et les gares, ainsi qu'un arsenal légal mieux adapté pour protéger les accompagnateurs et l'ensemble du personnel ferroviaire et des transports en commun en général.

Malheureusement, force est de constater que la situation ne s'améliore pas. En 2024, près de 2 100 agressions envers le personnel ont été rapportées par la SNCB, soit une moyenne de 6 agressions par jour. Certaines étaient plus graves que d'autres. L'an dernier, 350 travailleurs de la SNCB ont été absents suite à une agression. Il faut évidemment que cela cesse. Les accompagnateurs de train ne méritent pas un tel traitement.

Monsieur le ministre, un renforcement des brigades Securail est-il envisagé? Si oui, dans quel délai? Une amélioration de la collaboration entre les agents de Securail et les accompagnateurs de train est-elle enfin à l'ordre du jour? Où en sont les discussions avec votre collègue ministre de l'Intérieur concernant la répartition des tâches entre police locale, police des chemins de fer et Securail, dont le transfert a été annoncé par votre collègue de l'Intérieur? Enfin, à l'image de Bruxelles-Midi, l'ouverture de nouveaux postes de police dans les gares est-elle étudiée?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, la lutte contre les agressions envers le personnel demeure, et doit demeurer, une priorité pour moi comme pour la SNCB, tant le phénomène reste préoccupant et parfois complexe. Qu'elles soient physiques ou verbales, ces violences sont parfaitement inacceptables. Elles portent atteinte au bien-être des collaborateurs, perturbent le bon fonctionnement de l'entreprise et altèrent le confort des voyageurs.

Chaque jour ouvrable, les collaborateurs de la SNCB assurent le bon déroulement du service auprès de 900 000 voyageurs. Dans ce cadre, les agents de Securail jouent un rôle essentiel, en étroite complémentarité avec les accompagnateurs de train, les équipes de contrôleurs mobiles, la police des chemins de fer et les services locaux de police. Ensemble, ils mènent des actions ciblées dans les lieux et aux moments identifiés comme sensibles. Ces opérations renforcent la visibilité sur le terrain et contribuent concrètement à la sécurité du personnel et des voyageurs.

Depuis l'entrée en vigueur du contrat de service public, les Corporate Security Services (CSS) Securail, ont déjà été renforcés et l'ont été dernièrement encore de 50 équivalents temps plein sur les 700 équivalents temps plein répartis entre les agents de terrain de Securail et le personnel des *control rooms*.

À travers la mise en œuvre de son masterplan Intégration, la SNCB poursuit le déploiement des mesures concrètes et assure un suivi rigoureux de la situation. Des analyses de terrain sont

régulièrement organisées en concertation avec les partenaires concernés afin d'adapter les effectifs et les interventions en fonction des besoins constatés, tout en respectant les exigences opérationnelles et légales.

Par ailleurs, des dispositifs d'alarme et de communication ont été installés pour permettre des interventions plus rapides en cas d'incident. La SNCB reste engagée dans le déploiement de *bodycams* pour les membres de son personnel les plus exposés aux agressions. L'expérience d'autres pays européens montre que ces dispositifs renforcent le sentiment de sécurité, favorisent la désescalade des situations conflictuelles et fournissent des éléments objectifs en cas d'enquête ou de poursuite judiciaire.

Les travaux préparatoires se poursuivent en vue d'identifier une solution conforme aux exigences légales. Je ne désespère pas de déposer ce dossier avec mon collègue de l'Intérieur sur la table du gouvernement avant la fin de l'année ou, au plus tard, au début de l'année prochaine.

Ce n'est pas la SNCB qui décide de l'installation d'un poste de police dans une gare, mais l'entreprise examine les demandes avec une grande bienveillance, car cela apporte une grande valeur ajoutée en matière de sécurité. Je continuerai donc à travailler à une meilleure coordination de la politique de sécurité intégrée dans les transports et l'infrastructure du réseau ferroviaire.

L'accord de coalition prévoit un regroupement des compétences de sécurité entre les mains du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur. Concrètement, nous développerons les moyens juridiques susceptibles de mieux structurer la coopération opérationnelle entre la police et Securail, les deux organes étant actifs dans ce domaine. Dans le cadre d'une cotutelle conjointe avec le ministre de l'Intérieur, un Conseil sera installé afin d'assurer une synergie renforcée dans l'élaboration et l'application des plans stratégiques et opérationnels de Securail, en coordination avec les plans d'action intégrés de sécurité de la SNCB.

10.03 **Éric Thiébaud (PS):** Merci pour cette réponse assez complète, monsieur le ministre.

J'aimerais encore relayer les revendications des agents de Securail. J'en rencontre énormément sur le terrain puisque, comme vous le savez, je prends le train pour venir à Bruxelles. J'ai donc souvent l'occasion de discuter avec eux.

Les agents de Securail expriment leur souffrance du fait de la complexité de leur situation. Ils doivent souvent intervenir, sans toujours être identifiés, avec leur uniforme rouge, comme des agents des forces de l'ordre. Ils sont vraiment demandeurs d'une intégration au sein des services de l'Intérieur. Cette demande n'émane peut-être pas de leur direction, mais certainement des agents de terrain. Je pense qu'il faut aussi les écouter.

Ils ne sont pas toujours non plus très bien formés par rapport aux problèmes auxquels ils sont confrontés. Un agent m'évoquait l'autre jour ses doutes quant à la bonne réaction face à un individu armé d'un couteau. Eux ne disposent que d'un spray au poivre, qu'ils ne peuvent d'ailleurs pas utiliser dans toutes les situations. Les environnements tels qu'un wagon fermé ou un quai comprennent des limites et des dangers qui les laissent un peu démunis au niveau des moyens d'action. En termes de gestion de la sécurité, leur travail est donc vraiment très particulier.

Si je peux vous donner un petit conseil, je vous suggère d'aller à leur rencontre, et d'écouter les revendications du terrain – qui ne sont pas nécessairement celles de leur direction.

Par rapport aux commissariats de police des chemins de fer, vous savez que le ministre Jambon a fait beaucoup de dégâts à ce niveau. Toute une série de commissariats ont été fermés, et on en ressent aujourd'hui les effets négatifs. Il peut arriver, par exemple, qu'un agent de Securail à Mons ayant immobilisé un individu doive attendre plus d'une demi-heure qu'un policier des chemins de fer arrive sur les lieux. Il est très compliqué de gérer ce genre de situations sur le terrain. Je suis dès lors un fervent défenseur du redéploiement de la police des chemins de fer dans les principales gares du pays. C'est vraiment nécessaire. J'espère que les choses bougeront à ce niveau-là, mais j'insiste aussi sur la nécessité de transférer carrément Securail au niveau du ministère de l'Intérieur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le succès des plaques personnalisées" (56009138C)

11 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het succes van de gepersonaliseerde kentekenplaten" (56009138C)

11.01 **Anthony Dufrane** (MR): *Depuis plusieurs années, les plaques d'immatriculation personnalisées suscitent un intérêt croissant auprès des automobilistes belges. Introduites initialement comme un produit de niche, elles semblent désormais s'être démocratisées, au point de devenir un phénomène de société. De nombreux conducteurs choisissent en effet de personnaliser leur plaque pour des raisons d'image, d'appartenance ou de distinction, qu'il s'agisse de particuliers, d'entrepreneurs ou de collectionneurs de véhicules.*

Cette tendance n'est pas sans impact pour l'administration. Les plaques personnalisées représentent une source de revenus non négligeable pour l'État, compte tenu de leur coût nettement supérieur à celui des plaques standard.

Dans un contexte budgétaire où chaque recette compte, il serait intéressant d'évaluer l'importance de ce phénomène du point de vue financier. Par ailleurs, la popularité croissante de ces plaques soulève également des questions quant au profil de leurs détenteurs.

Mes questions, monsieur le ministre, sont: Combien de plaques personnalisées ont été demandées et délivrées au cours des cinq dernières années? Quels montants ces demandes ont-elles rapportés annuellement à l'État? Disposez-vous d'une ventilation par région, genre, catégorie d'âge ou type de véhicule des détenteurs de plaques personnalisées? Comment expliquez-vous cette popularisation progressive et quelles mesures l'administration prend-elle pour en encadrer la délivrance?

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, je vous donnerai le texte de la réponse de manière à pouvoir analyser les chiffres. J'ai posé vos questions à mon administration, qui me transmet les informations suivantes.

Concernant la première question, le nombre de plaques personnalisées de 2020 à 2024 est le suivant – notez que je ne dispose que des données concernant le nombre de combinaisons réservées, donc qui ont fait l'objet d'une demande avant vérification de conformité: pour 2024, 13 538; pour 2023, 13 286; pour 2022, 11 314; pour 2021, 11 021; pour 2020, 7 976. Il y a donc une progression annuelle.

Concernant les recettes des plaques personnalisées, les chiffres sont les suivants: 6 743 000 en 2020, 9 172 000 en 2021, 9 397 000 en 2022, 11 277 000 en 2023, 11 595 000 en 2024. Là aussi, il y a une progression constante.

Je ne dispose pas d'une ventilation par région, genre, catégorie d'âge ou type de véhicule des détenteurs de plaques personnalisées, mais cela pourrait effectivement être un élément que le service pourrait nous octroyer à l'avenir.

Afin de faciliter la délivrance de la plaque personnalisée, mon administration a développé une application informatique en ligne appelée WebPERSO, accessible aux citoyens munis d'une carte d'identité électronique ou d'itsme. Elle permet de réserver la combinaison souhaitée. WebPERSO est également disponible pour les assureurs qui souhaitent réserver une plaque personnalisée pour leurs clients. Après paiement de la réservation, le véhicule peut être immatriculé sous la combinaison réservée et la procédure se déroule comme pour une immatriculation normale.

WebPERSO est orienté vers l'utilisateur et simplifie la procédure. Cela contribue à une plus large acceptation de la plaque personnalisée dans la société. Des motifs personnels jouent vraisemblablement un rôle dans le choix d'une plaque personnalisée, mais également plusieurs émissions télévisées ayant mis à l'honneur les plaques personnalisées.

Au niveau de l'encadrement de la dénomination choisie, la DIV consulte plusieurs sites et utilise aussi

l'intelligence artificielle pour identifier les noms ayant des connotations racistes, xénophobes et faisant allusion à des faits non tolérables pour refuser leur réservation. Ce système a été clairement précisé suite à des événements récents dont vous vous souviendrez, lorsqu'une plaque était manifestement totalement déplacée en termes de signal donné et de communication.

11.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, pour les chiffres transmis ainsi que pour le travail qu'effectue votre administration par rapport au développement de ces nouvelles applications comme WebPERSO, qui facilitent la vie des utilisateurs mais aussi des assureurs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pendelproblematiek in Vlaams-Brabant" (56007950C)

12 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes auxquels font face les navetteurs du Brabant flamand" (56007950C)

12.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, uit een recente bevraging van SD Worx bij 1.000 werkende Belgen blijkt dat pendelaars uit Vlaams-Brabant vandaag tot de meest ontevreden pendelaars behoren wat betreft hun woon-werktraject. Dat heb ik in de commissie voor Mobiliteit al herhaaldelijk aangekaart en die bevinding sluit aan bij een sentiment dat wij voelen. Nu is dat ook geobjectiveerd en het is opvallend, aangezien dezelfde studie een jaar eerder nog aantoonde dat Vlaams-Brabanders bij de meest tevreden pendelaars behoorden.

Volgens de nieuwste cijfers besteedt een gemiddelde pendelaar dagelijks een uur aan woon-werkverkeer en bijna een op de vier zelfs anderhalf uur, terwijl we allemaal toch relatief dicht bij de hoofdstad wonen. Van die pendelaars geeft 40 % aan dat de pendeltijd te lang is.

Uiteraard ligt dat in de weegschaal bij het maken van de afweging tussen de wagen nemen of overschakelen naar het openbaar vervoer. Driekwart van de pendelaars gebruikt de wagen als voornaamste vervoermiddel en de fiets komt op de tweede plaats. De trein wordt dus duidelijk onderbenut, ondanks het potentieel als duurzaam en efficiënt alternatief voor de grote filedruk in de rand rond Brussel en in Brussel zelf.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u het beperkte gebruik van de trein in Vlaams-Brabant ondanks de hoge pendeldruk richting Brussel? Kan dat volgens u te maken hebben met de wijzigingen in de dienstregelingen in december vorig jaar?

Welke concrete maatregelen zult u nemen om het treinverkeer in Vlaams-Brabant aantrekkelijker, frequenter en betrouwbaarder te maken?

Hoe zult u ervoor zorgen dat pendelaars opnieuw meer vertrouwen krijgen in het treinverkeer als volwaardig alternatief voor de wagen?

Tot slot, mijn bemerkingen en vragen gaan over Vlaams-Brabant, maar ik ben ervan overtuigd dat hetzelfde geldt voor Waals-Brabant.

12.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw De Knop, ik wil uiteraard dat nog veel meer mensen de trein nemen, maar Vlaams-Brabant is op dat vlak zeker niet de slechtste leerling van de klas. Integendeel, het aandeel van de trein als pendelmiddel ligt het hoogst in Vlaams-Brabant. Dat de NMBS een mooi aanbod heeft in de provincie en dat ook nog heeft uitgebreid, zal daar niet vreemd aan zijn.

De NMBS heeft de afgelopen jaren stelselmatig verschillende uitbreidingen doorgevoerd om het pendelverkeer te verbeteren. Ik geef u enkele voorbeelden. Elk uur rijdt er een rechtstreekse trein vanuit Verrijk, Tienen, Ezemaal, Neerwinden en Landen naar de Europese wijk in Brussel. Elk uur rijdt er een rechtstreekse IC-trein tussen Diest en Antwerpen en in Heverlee is het aanbod verhoogd van twee naar drie treinen per uur.

De verbindingen met Brussel zijn ook versterkt. De stations in Vlaams-Brabant beschikken over een goede verbinding met Brussel. Tijdens de piekuren worden Halle, Leuven, Vilvoorde, Diest, Tienen, Landen en Aarschot minstens twee keer per uur rechtstreeks bediend door intercity- en piekurtreinen. Ook het voorstedelijk netwerk van Brussel zorgt voor een vlotte connectie, met in de meeste stations minstens twee treinen per uur tijdens de piekuren. Dat is eveneens het geval rond Leuven.

Voor de toekomstige uitbreiding van het S-net verwijs ik naar de uitbreiding van het aanbod, toegelicht tijdens de hoorzitting met de NMBS twee weken geleden. Sinds eind augustus 2025 rijdt er een bijkomende trein tussen Brussel en Louvain-la-Neuve, met bediening van de Vlaams-Brabantse stations Groenendaal en Hoeilaart. Vanaf december zal die trein verder rijden tot Aalst en onder meer halt houden in Groot-Bijgaarden, Dilbeek, Sint-Martens-Bodegem, Ternat, Essene-Lombeek en Liedekerke. Ook in Halle, Huizingen, Beersel, Herne, Tollembeek en Galmaarden wordt het S-aanbod uitgebreid.

Daarnaast krijgen Merchtem, Asse en Zellik vanaf december 2025 tijdens de ochtend- en avondpiek een bijkomende trein richting Brussel. Daardoor zullen er tussen 08.00 uur en 09.00 uur opnieuw twee aankomsten in Brussel-Noord mogelijk zijn in plaats van slechts een vandaag.

Ook het nieuw tariefaanbod moet ertoe bijdragen dat de trein aantrekkelijker wordt, al ligt de focus in eerste instantie op het vrijetijdsverkeer. Ik verwijs naar het actualiteitsdebat aan het begin van deze commissievergadering.

In 2025 toonde de klantentevredenheid bij de NMBS een duidelijke stijging op alle vlakken van de dienstverlening, wat bevestigt dat het vertrouwen in de trein als een geloofwaardig alternatief voor de auto terugkeert.

De stiptheid, jarenlang een zwak punt, staat nu op groen, terwijl ook het treinaanbod, de informatie in het station en de onthaalinfrastructuur significant verbeteren. Die vooruitgang is vooral merkbaar bij pendelaars en reizigers jonger dan 46 jaar, en bij wie tijdens de piekuren of voor gewone werkverplaatsingen reist. Het veiligheidsgevoel blijft stabiel in treinen, stations en parkings, ondersteund door meer personeelsaanwezigheid en betere verlichting.

Die resultaten tonen concrete vooruitgang, die bijdraagt aan het herwinnen van het vertrouwen van de reizigers en het positioneren van de trein als een betrouwbaar, veilig en aantrekkelijk vervoermiddel in het kader van een duurzame mobiliteitstransitie.

De strategie om het vertrouwen van de pendelaars te herstellen, steunt op het voortzetten van die concrete en meetbare verbeteringen: de stiptheid en betrouwbaarheid van de dienst behouden en versterken, duidelijke en toegankelijke reisinformatie bieden op elk moment van het traject, de onthaalinfrastructuur moderniseren, het treinaanbod afstemmen op de reële behoeften van de dagelijkse reizigers en een veilige en aangename omgeving garanderen.

12.03 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp natuurlijk dat u vanuit uw bevoegdheid de klemtoon legt op de positieve zaken. Ik zou wellicht hetzelfde doen, maar uit die bevraging blijkt dat er toch een perceptieverschil is tussen wat u objectief aangeeft en wat de pendelaars aangeven. Dat zal ook blijken uit de tevredenheidscijfers van de NMBS zelf.

Ik zie daar een aantal redenen voor. Vooral de verbindingen vanuit de grote steden in Vlaams-Brabant, en wellicht ook in Waals-Brabant, naar Brussel zijn sterk. Ik ontken dat niet, maar het grote probleem is dat heel veel kleinere gemeenten en steden in de rand rond Brussel een veel minder goede verbinding krijgen. Er wordt daar vaak met S-treinen gewerkt, waardoor de reistijd oploopt. Ook het reizigerscomfort is niet optimaal, omdat die treinen overvol zitten, zoals ik zelf al meermaals heb mogen ondervinden. De stiptheid staat onder druk. Ook door het gegeven dat de trein soms wel en soms niet rijdt, zien de mensen de trein vaak niet als een waardig alternatief om te pendelen.

U hebt daarnet terecht benadrukt dat de NMBS meer aandacht heeft voor het transport in de vrije tijd, wat ten nadele van het pendelverkeer gaat. Ik zal dan ook blijven focussen op die elementen.

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

13 **Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De rechtsonzekerheid rond de elektrische scootmobiel voor personen met een beperking" (56008321C)**

13 **Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'insécurité juridique entourant les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite" (56008321C)**

13.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Recent werd ik gecontacteerd over een concreet dossier, dat echter een bredere lacune in onze verkeerswetgeving blootlegt. Een inwoner kocht in Nederland een elektrische scootmobiel van het type Nipponia Pride 2. Dit voertuig is ontworpen voor mensen met motorische beperkingen, heeft een maximale snelheid van 25 km/u en voldoet technisch gezien aan de voorwaarden om als voortbewegingstoestel te worden beschouwd, zoals omschreven in artikel 2.15.1 van de Wegcode.

Toch werd dit voertuig in Aalst door de politie in beslag genomen, met de redenering dat het gaat om een bromfiets klasse A – waarvoor inschrijving, nummerplaat, verzekering en helm verplicht zijn. Tegelijkertijd zien we dat in andere politiezones, zoals Bornem en Beringen, identieke voertuigen wél zonder problemen als voortbewegingstoestel worden toegelaten.

Dit leidt tot rechtsonzekerheid: burgers weten niet welk juridisch regime van toepassing is en riskeren boetes of inbeslagnames in de ene stad, terwijl zij elders probleemloos met hetzelfde voertuig mogen rijden. Voor mensen met een beperking, die vaak net dankzij dergelijke scootmobiel mobiel en zelfstandig kunnen blijven, is dit bijzonder problematisch.

Daarom heb ik voor u volgende vragen:

Kan u bevestigen dat een scootmobiel die maximaal 25 km/u rijdt en specifiek ontworpen is voor personen met beperkte mobiliteit, onder de categorie van voortbewegingstoestellen valt?

Indien dit vandaag onvoldoende duidelijk omschreven is in de regelgeving, voorziet u een omzendbrief of wetswijziging om tot een uniforme interpretatie te komen?

Hoe kan intussen worden vermeden dat burgers in de ene gemeente geconfronteerd worden met inbeslagnames, terwijl dezelfde voertuigen elders zonder problemen worden toegelaten?

13.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Geachte collega, zoals u vermeldt in uw vraag worden elektrische scooters die bestemd zijn voor personen met een beperkte mobiliteit en waarvan de snelheid beperkt is tot 25 kilometer per uur overeenkomstig artikel 2.15.2 van de wegcode niet als motorvoertuigen beschouwd. Deze bepaling vloeit eveneens voort uit verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, waarin bepaald wordt dat voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor fysiek gehandicapte personen niet aan de Europese typegoedkeuring onderworpen zijn.

Een elektrische scooter die specifiek ontworpen is voor personen met een beperkte mobiliteit en waarvan de maximumsnelheid 25 kilometer per uur bedraagt, valt dus onder de categorie van voortbewegingstoestellen. Deze categorie van voertuigen wordt geregeld door de wegcode. Deze toestellen vallen onder de productenwetgeving, die valt onder de bevoegdheid van mijn collega, minister Clarinval, belast met het toezicht op deze voortbewegingstoestellen. De Europese wetgeving en de Belgische wegcode regelen derhalve duidelijk het gebruik van deze voortbewegingstoestellen die bestemd zijn voor personen met een beperkte mobiliteit en die niet sneller rijden dan 25 kilometer per uur.

Inzake de mogelijke verwarring over de toepassing van deze wetgeving zal mijn administratie enerzijds een nota sturen aan Centrex om de aandacht te vestigen op de geldende regelgeving, en anderzijds nodig ik u inzake de sensibilisering over dit onderwerp uit contact op te nemen met mijn collega, minister

Clarival, minister van Economie, die belast is met het toezicht op deze voortbewegingstoestellen.

13.03 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord.

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

14 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verkeersveiligheid bij adolescenten" (56008322C)

14 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité routière chez les adolescents" (56008322C)

14.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Uit een recente studie van Vias institute blijkt dat maar liefst twee op de drie jongeren tussen 15 en 19 jaar hun smartphone gebruiken tijdens het fietsen om berichten te sturen of sociale media te checken. Ook 53 procent belt onderweg met de gsm in de hand. Dit gedrag leidt tot een verhoogd risico op ongevallen en is bovendien een overtreding van de derde graad, waarop een onmiddellijke boete van 174 euro staat.

De studie wijst verder op een bredere problematiek: jongeren zijn nog steeds disproportioneel vertegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Vorig jaar raakten 4.609 jongeren tussen 15 en 19 jaar betrokken bij een verkeersongeval, goed voor 10 procent van alle verkeersslachtoffers in België. Vooral jonge mannen blijken vatbaar voor risicogedrag.

Niet alleen eigen keuzes spelen mee: het gedrag van ouders en vrienden heeft een sterke invloed. Zo geeft 74 procent van de ouders toe wel eens te snel te rijden, en gebruikt meer dan de helft de gsm achter het stuur terwijl kinderen in de wagen zitten. Jongeren nemen dit gedrag over en beschouwen het als normaal. Daarnaast blijken ook groepsdruk en de populariteit van e-steps een rol te spelen: 72 procent van de jongeren rijdt soms met meer dan één persoon op een e-step, terwijl slechts 22 procent een helm draagt.

In het licht van de start van het nieuwe schooljaar is dit extra relevant. Het Vlaams smartphoneverbod op school kan ertoe leiden dat jongeren na de lessen meteen hun gsm intensief gebruiken, vaak op de fiets of al wandelend door druk verkeer. Sensibilisering blijft dus broodnodig, naast handhaving. Er bestaan al initiatieven zoals de online tool BenIkZo.be, maar de vraag is of die voldoende breed worden uitgerold.

Daarom heb ik volgende vragen:

Welke bijkomende maatregelen overweegt u om het gebruik van de smartphone tijdens het fietsen of wandelen in te perken, in het bijzonder bij jongeren?

Hoe zal u ouders en scholen sterker betrekken bij de sensibilisering rond verkeersveiligheid en voorbeeldgedrag?

Plant u bijkomende handhavingsacties of campagnes specifiek gericht op jongeren en hun risicogedrag, bijvoorbeeld met betrekking tot gsm-gebruik en e-steps?

14.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de resultaten van deze recente studie van Vias zijn mij bekend. De studie werd uitgevoerd in het kader van het onderzoeksprogramma dat met federale middelen wordt gefinancierd. Ze sluit aan bij eerder onderzoek naar afleiding bij verschillende types weggebruikers.

Afleiding door smartphones bij jongeren is een thema dat mij nauw aan het hart ligt. We moeten echter voorzichtig omgaan met de vaststellingen die in deze studie worden gedaan. Afleiding op de fiets blijft een minder prominent probleem dan bij autobestuurders. Bij afleiding in de wagen liggen de impact en het aantal ongevallen, met name door de combinatie van het gewicht van het voertuig en de hogere snelheid waarmee wordt gereden, immers vele malen hoger dan bij fietsers.

Het in de hand manipuleren van een smartphone of een ander elektronisch apparaat tijdens het rijden

is nu al verboden voor fietsers, net zoals dat verboden is voor andere bestuurders. Enkel het handsfree gebruik van de gsm is dus toegestaan, zoals dat ook voor autobestuurders geldt. Voor voetgangers geldt dit onderscheid niet. Ze zijn geen bestuurders, maar het is belangrijk dat ook zij inzien dat afleiding een impact kan hebben op hun veiligheid.

Ik ben in ieder geval niet van plan het gebruik van smartphones voor voetgangers te verbieden, omdat dit een te grote beperking van de vrijheid zou betekenen. Het probleem doet zich vooral voor wanneer een voetganger de rijbaan oversteeft. De wegcode bepaalt nu al dat een voetganger die van plan is over te steken op een oversteekplaats zonder verkeerslichten, dit alleen mag doen als hij of zij rekening houdt met naderende voertuigen. Deze regel geldt voor alle weggebruikers, adolescenten inbegrepen.

Verkeerseducatie en sensibilisering rond verkeersveilig gedrag zijn een regionale bevoegdheid. Binnen deze bevoegdheden wordt in de drie gewesten op geregelde tijdstippen aandacht besteed aan de thematiek van afleiding, zowel op school, via gerichte campagnes, als op het internet, met informatie en tips die specifiek gericht zijn op jongeren en die wijzen op de gevaren van afleiding en de geldende verkeersregels. U kunt hiervoor meer informatie opvragen bij de regionale overheden.

Ik verwijs naar het project benikzo.be, een project dat zeer recent publiek werd gemaakt en dat is ontstaan in het kader van de All For Zero-dynamiek waarvoor wordt samengewerkt met de gewesten. Dat in 2024 door de vzw XIU voorgestelde project beoogde het ontwikkelen van een digitale risicoperceptietest voor jongeren. Het project werd geselecteerd door een interfederale jury en kreeg een federale subsidie van mijn administratie omdat de test breed inzetbaar zou zijn binnen alle onderwijsnetten, in het Nederlands en in het Frans.

Ik ben verheugd over het resultaat en hoop dat het initiatief aanslaat, zowel bij leerlingen als bij lesgevers, voor wie ook ondersteunende leermiddelen zijn uitgewerkt. De test bestrijkt veel meer onderwerpen dan afleiding en behandelt bijvoorbeeld ook persoonlijkheid, het al dan niet nemen van risico's, groepsdruk en profileringsdrang, zonder jongeren te stigmatiseren. Het is de bedoeling dat de test wordt gebruikt binnen bredere klasgesprekken.

Wat betreft de sensibilisering verwijs ik nogmaals naar de bevoegde gewesten. Controle en handhaving zijn een bevoegdheid van de politiediensten. Ik vraag hun hieraan de nodige aandacht te willen besteden.

14.03 Irina De Knop (Open Vld): Ik dank de minister voor zijn duidelijke antwoord.

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

15 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het beperkte bewustzijn bij bestuurders omtrent de reddingsstrook" (56008681C)

15 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les connaissances limitées des conducteurs en ce qui concerne le couloir de secours" (56008681C)

15.01 Irina De Knop (Open Vld): Het is ondertussen vijf jaar geleden dat de reddingsstrook werd ingevoerd in de wegcode. Blijkbaar zou nog maar de helft van de Belgen weten hoe zij het principe correct moeten toepassen. Er was een bevraging door Vias bij ongeveer duizend mensen. Daaruit blijkt dat vier op de tien bestuurders verkeerdelijk van mening zijn dat je die strook enkel moet vormen wanneer een prioritaire voertuig nadert. Nochtans geldt die verplichting ook bij filevorming.

De reddingsstrook is cruciaal om prioritaire voertuigen zoals ambulances en brandweerwagens sneller en veiliger door te laten. Niettemin tonen de cijfers dat de kennis heel sterk verschilt per gewest. Zo zou bijvoorbeeld slechts 31 % van de Brusselaars de juiste toepassing kennen, tegenover 46 % van de bestuurders in Wallonië en in Vlaanderen. Ondanks de sensibiliseringsinspanningen van Vias, waaronder een nieuwe animatiefilm, blijft de bekendheid dus ontoereikend.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Hoe beoordeelt u het feit dat zoveel mensen de reddingsstrook niet correct toepassen? Welke bijkomende initiatieven boven op de sensibiliseringscampagnes overweegt u om de kennis en de naleving van die belangrijke regel te verhogen?

Overweegt u ook meer systematische handhaving en controles in te zetten, zeker wanneer blijkt dat in bepaalde gewesten de kennis aantoonbaar lager is? Hoe kan daarbij worden samengewerkt met de deelstaten, de politie en de rijscholen? In welke mate doet u dat nu al?

15.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, wij moeten de zaak niet altijd negatief bekijken. Uit de bevraging van Vias blijkt dat ongeveer de helft van de bestuurders de regels rond het vormen van een reddingsstrook kent. Wanneer wij ermee rekening houden dat het om een wat contra-intuïtieve regel gaat, is dat niet zo slecht.

De bestuurders die het principe van de reddingsstrook in de praktijk wel correct toepassen, zullen er mijns inziens op termijn voor zorgen dat de bestuurders die dat niet doen dat na verloop van tijd ook zullen doen. Daadwerkelijk in de praktijk zien dat er een reddingsstrook wordt gevormd vanaf het moment dat er file is, is de beste leerschool.

Het spreekt voor zich dat sensibilisering belangrijk blijft. Dat is een bevoegdheid van de gewesten. U richt zich daarvoor dus best tot de bevoegde gewestminister.

Het is heel belangrijk dat mensen weten wat het principe is en wanneer het moet worden toegepast. Het is vooral belangrijk dat de weggebruikers beseffen dat de reddingsstrook er is om hulpdiensten zo vlot en veilig mogelijk op hun bestemming te krijgen. Dat was in de eerste plaats het doel van de communicatie van Vias.

Ik ben overigens niet bevoegd voor de handhaving van de verkeersregels. Voor mij zijn controles specifiek op de naleving van de reddingsstrook echter niet aan de orde. Behalve het feit dat ze praktisch niet realistisch zijn, omdat de politie het tijdens een file meestal al druk genoeg heeft met het afhandelen van het incident waarvoor de reddingsstrook moet worden gecreëerd, is handhaving meer te richten op fenomenen die aan de basis liggen van ongevallen. Zaken in het verkeer die meer aandacht verdienen zijn overdreven snelheid, afleiding, alcohol- en drugsgebruik en het gebruik van de veiligheidsgordel.

Het glas is voor mij eerder halfvol dan halfleeg. Ik ga ervan uit dat op termijn steeds meer bestuurders zich het principe van het vormen van de reddingsstrook eigen zullen maken door simpelweg de bestuurders te volgen die het principe wel correct hanteren. Er bestaat reeds lang een goede samenwerking, betrokkenheid en uitwisseling tussen de verschillende overheden en diensten.

15.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, dank voor uw duidelijk antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56009040C van de heer Aerts wordt uitgesteld.

16 **Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De meting van de stiptheid door de NMBS" (56009142C)**

16 **Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mesure de la ponctualité par la SNCB" (56009142C)**

16.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, toen u onlangs samen met de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, op werkbezoek in Zwitserland was, was u zo onder de indruk van het succes van het openbaar vervoer per trein dat u hier ook een aantal zaken wilt realiseren. Dat het openbaar vervoer per trein in Zwitserland heel goed werkt, kan ik overigens uit eigen ervaring bevestigen. U wilt, in samenwerking met uw gewestelijke collega's, werken aan een geïntegreerd aanbod en een verdere integratie van ticketing en tarieven. Dat thema ligt mij na aan het hart. Vandaar dat ik ook een voorstel van resolutie met betrekking tot de Brupass XL indiende. Al die zaken zijn zeker nodig ter ondersteuning van de modal shift.

Het Zwitserse spoormodel is op nog veel andere vlakken een voorbeeld. Ook wat stiptheid betreft, is

de nationale spooroperator een Europese koploper. Vorig jaar reed 93,2 % van de treinen er op tijd. Een stipte trein betekent voor de Zwitsers bovendien dat de trein niet meer dan 3 minuten vertraging heeft, terwijl er bij ons een ruime marge van 6 minuten wordt gerekend. Ook afgeschafte treinen worden in Zwitserland bij de stiptheidscijfers geteld, in tegenstelling tot bij ons.

Mijnheer de minister, ten eerste, waarom blijft België vasthouden aan een marge van 6 minuten voor het meten van de stiptheid, terwijl er in andere landen een strengere norm geldt? Het spoorbedrijf zou beter kunnen sturen.

Ten tweede, wordt overwogen om de definitie van stiptheid te herzien, zodat die beter aansluit bij de internationale standaarden?

Ten derde, overweegt de NMBS om ook het aantal afgeschafte treinen systematisch op te nemen in de stiptheidscijfers, zodat we een vollediger beeld kunnen krijgen van de betrouwbaarheid van de dienstverlening?

Ten vierde, wilt u in de *midterm review* van het openbaredienstcontract de definitie van stiptheid aanpassen en strenger maken?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de stiptheid van de treinen is zowel voor mezelf als voor de NMBS en Infrabel een belangrijke uitdaging. De evolutie van de stiptheid wordt voortdurend en in alle transparantie opgevolgd, aangezien deze informatie wordt gepubliceerd in een zeer uitgebreide dataset op de opendatawebsite van Infrabel.

Het is echter van essentieel belang eraan te herinneren dat een internationale vergelijking rekening moet houden met de specifieke kenmerken van elk netwerk en met talrijke factoren die een invloed hebben op de stiptheid. Er moet dus worden gekozen voor een methode die afgestemd is op de realiteit van het Belgische netwerk, ook al moet er aandacht blijven voor internationale ontwikkelingen.

Samen met de spoorwegmaatschappijen wens ik de stiptheid en de betrouwbaarheid van de dienstverlening van het spoor te verbeteren, wat rechtstreeks ten goede komt aan de reizigers. Het is zeker geen taboe om de definitie van de stiptheid aan te passen, maar elke wijziging moet wel zorgvuldig bestudeerd worden om de vergelijkbaarheid van de gegevens in de tijd te waarborgen en rekening te houden met de specifieke nationale kenmerken. De infrastructuurbeheerder staat steeds open voor dialoog en voortdurende verbetering van de standaarden. Dat neemt evenwel niet weg dat hij samen met de stakeholders de voorkeur geeft aan een pragmatische en overlegde aanpak, in het belang van de reizigers.

Vandaag bestaat er geen unieke standaardmeting van de stiptheid van de treinen; er bestaan wel verschillende praktijken, met elk hun voor- en nadelen. Tijdens de *midterm review* zal bekeken worden in welke mate de NMBS en Infrabel op basis van de prestatie-indicatoren hun doelstellingen behaald hebben en zullen ook de jaarlijkse progressiewaarden van de prestatie-indicatoren vastgelegd worden voor de periode 2028-2031, met een financiële bonus-malus.

De door Infrabel gehanteerde definitie voor stiptheid, een sinds jaar en dag historische maatstaf voor beide spoorbedrijven, is verankerd in zowel het openbaredienstcontract van de NMBS als in het performantiecontract van Infrabel, beide geldig tot en met 31 december 2032.

De indicatoren met betrekking tot stiptheid en afgeschafte treinen zullen sowieso ook aan bod komen tijdens de tussentijdse herziening. In België worden afgeschafte treinen reeds in aanmerking genomen in de extra indicatoren die elke maand op de site opendata.infrabel.be worden gepubliceerd. Omwille van een volledig overzicht van de betrouwbaarheid van de dienstverlening worden bij de berekening van het stiptheidspercentage ook de afgeschafte treinen geïntegreerd. Dankzij die transparante communicatie kan iedereen de evolutie van de stiptheid en van de afschaffingen nauwkeurig opvolgen.

Bovendien is in de contracten tussen beide spoorondernemingen en de Staat de bepaling opgenomen om vanaf de *midterm review* over te schakelen naar indicatoren die berekend worden op basis van de punctualiteit van de treinen in alle grote stations van het land, in plaats van de eindbestemming. Dat moet de ervaringen van de reizigers beter weerspiegelen.

Het Zwitserse model biedt interessante oplossingen, meer bepaald wat investeringen in de infrastructuur, frequentie en communicatie met de reiziger betreft. We moeten voorzichtig blijven bij de omzetting van die praktijk, aangezien elk netwerk eigen kenmerken heeft: dichtheid, organisatie, gemengd verkeer. Onze nationale spoorwegmaatschappij vindt inspiratie voor haar acties in internationale goede praktijken, die zij aan de Belgische context aanpast.

16.03 Irina De Knop (Open Vld): Ik onthoud vooral uit uw antwoord dat u de definitie niet kunt aanpassen zolang de beheerscontracten lopen. Dat is begrijpelijk. We moeten op een bepaald moment natuurlijk wel een kentering maken. Ik zal zelf ook eens nadenken over manieren waarop we een en ander vanuit het Parlement kunnen aansturen, want het zou niet slecht zijn om dat op termijn anders aan te pakken. Ik heb gehoord dat u daar niet weigerachtig tegenover staat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De 'Death to the IDF'-graffiti op een trein" (56009347C)

17 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le graffiti 'Death to the IDF' peint sur un train" (56009347C)

17.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van enige tijd geleden en ondertussen is datgene wat ik aankaart al een aantal keren gebeurd. We zien beelden op sociale media, verspreid door de media maar ook door mensen die er getuige van zijn, onder meer in het centraal station van Antwerpen, waarop een trein van de NMBS rondrijdt met daarop de boodschap in graffiti, in koeien van letters: *Death to the IDF*. Aangezien, helaas uit noodzaak, veruit de meeste Israëliërs in de IDF dienen, kan dat en moet dat worden gezien als een algemene oproep om Israëliërs te doden, mensen die zich allicht ook op onze treinen en in onze stations bevinden.

Een tiental dagen geleden was het opnieuw zover. We zagen opnieuw een trein rondrijden, opnieuw in koeien van letters bespoten, dit keer met *Israel terrorist state* erop. Dat kan toch niet blijven duren?

Mijnheer de minister, hoe kan het dat een trein van de NMBS rondrijdt met een dodelijke oproep als *Death to the IDF* of met andere antisemitische leuzen? Hoelang blijven die boodschappen daarop staan?

Worden de daders opgespoord? Zo ja, hoe en door wie? Is er al iets bekend over de daders? Gaat het om externen of zouden het ook NMBS-medewerkers kunnen zijn? Dat is toch geen onbelangrijke vraag. Opent ook de NMBS een onderzoek daarnaar? Welke straf riskeren de daders van een dergelijk graffitivandalisme? Wie betaalt uiteindelijk het schoonmaken van de trein?

Wordt nagegaan wie de beelden heeft gemaakt? Ik heb het vermoeden dat er een verband zou kunnen bestaan tussen de makers van sommige beelden en de daders.

Dat is nu al twee keer gebeurd op korte tijd, twee keer waarvan wij weten. Hoe kan dat in de toekomst worden voorkomen?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Van Rooy, de NMBS en ik betreuren ten zeerste dat een trein werd ge vandaliseerd met een boodschap die oproept tot geweld. Zodra de NMBS op de hoogte werd gebracht van die graffiti, werd onmiddellijk actie ondernomen om de trein te reinigen. De graffiti is inmiddels verwijderd.

U vraagt hoe dat kon gebeuren. Het rollend materieel dat buiten geparkeerd staat, bevindt zich weliswaar op privéterrein, maar is niet veilig voor gemotiveerde graffitijsputters, ondanks de inzet van bewaking. Helaas blijft graffiti, net als de beschadiging van sanitaire voorzieningen in de stations, een maatschappelijk probleem dat de NMBS niet alleen kan aanpakken. We moeten jammer genoeg vaststellen dat meerdere instituties in dit land daarvan slachtoffer worden, zoals ook al het geval is geweest voor de gebouwen van uw partij.

De NMBS beschikt over een gespecialiseerd team dat instaat voor het snel verwijderen van graffiti, zeker als het gaat om haatdragende of gewelddadige boodschappen. De schoonmaakkosten worden

gedragen door de NMBS, maar indien de daders geïdentificeerd worden, verhaalt de NMBS de kosten op hen.

Om herhaling te voorkomen investeert de NMBS in preventie, camerabewaking, extra patrouilles en sensibilisering van reizigers en omwonenden. De NMBS blijft zich inzetten voor een veilige en aangename omgeving voor alle reizigers.

17.03 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw reactie, maar ik zal het toch moeten blijven herhalen: zachte heelmeeesters maken stinkende wonden. Als er ergens in dit land een aantal Vlaamse vlaggen worden opgehangen, staat het land in rep en roer, maar antisemitische vandalen hebben in België gewoon vrij spel. Steeds opnieuw slagen ze er blijkbaar in om treinwagons te vandaliseren en volledig te bekladden, zelfs met een antisemitische oproep tot moord.

De miljarden verslindende NMBS ligt blijkbaar te slapen. De daders worden niet gepakt, of als ze al worden gepakt, komen ze er veel te goedkoop van af.

De voorbeelden stapelen zich helaas op in dit land. België is een speeltuin voor jodenhaters. Antisemitisme wordt in dit land de facto gedoogd. Dat is een schande.

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

18 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vernederen van Joodse passagiers op onze luchthaven" (56009428C)

18 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les humiliations visant des passagers juifs dans notre aéroport" (56009428C)

18.01 Sam Van Rooy (VB): Minister, deze vraag sluit aan bij de vorige en bij mijn conclusie.

Ik wil beginnen met een korte getuigenis die luidt als volgt: "Gisteren opnieuw vernederd op de luchthaven van Zaventem. Ik ben aangekomen met Brussels Airlines vanuit Tel Aviv en, zoals zo vaak de laatste maanden, was het weer raak. De bagage kwam niet op tijd; op de schermen stond enkel 'vertraagd'. We hebben meer dan vijftig minuten moeten wachten, terwijl passagiers van andere vluchten, zoals die uit Zürich en Istanboel, hun koffers netjes en op tijd kregen. Eén keer zou nog aanvaardbaar zijn; wie maakt het nooit eens mee? Vertragingen, nietwaar? Dit gebeurt echter systematisch op vluchten vanuit Tel Aviv. Toeval? Ik geloof daar al lang niet meer in. Ook de kinderwagens, die normaal bij de uitgang van het vliegtuig klaarstaan, waren nergens te bespeuren. We werden van het kastje naar de muur gestuurd: 'Ga maar naar de bagagehal, ze komen daar aan', werd ons gezegd, maar ook daar niets. Pas na twintig minuten kwam een deel van de kinderwagens aan en nog eens twintig minuten later de rest. En nog wranger: op onze band stond eerst 'Tel Aviv', daarna 'Zürich' en toch kwamen de bagages van Zürich eerst aan en waren die al klaar, terwijl bij ons nog altijd 'vertraagd' op het scherm stond. Alsof dat nog niet genoeg was, reden er ondertussen twee golfkarren rond met personeelsleden van Noord-Afrikaanse en Midden-Oosterse afkomst die ons uitlachten, terwijl ze meermaals rond de bagageband reden. Toen ik verhaal ging halen bij het personeel, werden we opnieuw uitgelachen. Het enige antwoord dat we kregen was: 'Wacht maar, het komt er wel aan', al lachend dus."

Minister, ik heb meerdere van dit soort getuigenissen ontvangen. Dit is een zoveelste getuigenis van Joodse mensen, die blijkbaar worden vernederd en gepest door islamitisch personeel op onze luchthaven. Dit moet stoppen. Daarom mijn vraag. Welke maatregelen neemt u hiertegen?

Daarnaast heb ik een bijvraag. Dit baart ook zorgen over de veiligheid van Joodse passagiers op onze luchthaven. Hoe kan hun veiligheid worden gegarandeerd als daar blijkbaar moslimpersoneel werkt met slechte bedoelingen en antisemitische sentimenten? Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

18.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de concrete vlucht, SN3290 van Brussels Airlines uit Tel Aviv, landde op 16 oktober 2025 om 20.59 uur op Brussels Airport, bijna een uur te laat, aangezien de geplande aankomst om 20.05 uur was voorzien. Deze vertraging was te wijten aan het

laattijdige vertrek in Tel Aviv, om 17.44 uur in plaats van om 16.15 uur. De operationele teams die verantwoordelijk zijn voor de bagage, kunnen niet beschikbaar blijven om een vlucht met zo'n significante vertraging af te handelen. Wanneer eender welke vertraagde vlucht uiteindelijk landt, heeft die bovendien geen voorrang op vluchten van andere luchtvaartmaatschappijen die op hetzelfde moment aankomen. Standaard worden eerst *on-time* vluchten afgehandeld. Deze combinatie van factoren verklaart waarom passagiers van vlucht SN3920 langer moesten wachten op het ophalen van hun bagage, in concreto 42 minuten, dan passagiers van andere vluchten die op hetzelfde tijdstip aankwamen.

We hebben de situatie van de vlucht uit Tel Aviv ook over een langere periode geanalyseerd, om na te gaan of de gemiddelde wachttijden voor de bagage van deze vlucht afwijkend zouden zijn. In de voorbije twee maanden was de wachttijd slechts twee keer, onder andere op 16 oktober, langer dan de doorlooptijd die Brussels Airport voor een intercontinentale bestemming nastreeft, namelijk 30 à 35 minuten na landing. Dit is meestal ook de tijd die de passagier nodig heeft om zich van de gate langs de grenscontrole tot aan de bagageband te begeven.

Met betrekking tot het menselijke aspect van de geschetste situatie, Brussels Airport wil nogmaals wijzen op het grote belang dat ze hecht aan waarden zoals respect, integriteit en klantgerichtheid. Brussels Airport doet er alles aan om ervoor te zorgen dat elke reiziger zich welkom en correct behandeld voelt, ongeacht afkomst, nationaliteit of overtuiging. Daarom heeft Brussels Airport deze melding over de vermeende houding van het luchthavenpersoneel grondig onderzocht. Dit onderzoek, dat werd uitgevoerd in samenwerking met de betrokken diensten, heeft niet kunnen vaststellen dat er ongepast gedrag van het luchthavenpersoneel zou zijn geweest.

18.03 Sam Van Rooy (VB): Dank u, minister. Er zijn diverse getuigenissen, meerdere getuigenissen, over Joodse passagiers die op de luchthaven van Zaventem worden vernederd, worden getreiterd door personeel met een islamitische achtergrond. Ik neem dat zeer serieus. Dat gebeurt immers ook op straat, in het onderwijs, op de werkvloer. De verhalen zijn legio. Steeds meer Joden kiezen er daardoor voor om hun Joodse identiteit te verbergen, zeker op plaatsen waar veel moslims zijn. Dat is uiteindelijk een van de redenen waarom België steeds meer bekendstaat als Belgistan, een land waar moslims zich als een vis in het water voelen en waar Joden het steeds moeilijker krijgen en er helaas steeds meer voor kiezen om weg te trekken.

Minister, dat is de harde realiteit en ik hoop dat de regering dat eindelijk onder ogen ziet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Question de Patrick Prévot à Rob Beenders (Protection des consommateurs, Lutte contre la fraude sociale, Personnes handicapées et Égalité des chances) sur "L'impasse des propriétaires de véhicules face au scandale des airbags Takata" (56009617C)

19 Vraag van Patrick Prévot aan Rob Beenders (Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen) over "De patstelling waarin een aantal voertuigeigenaars zijn beland na het Takata-airbagschandaal" (56009617C)

19.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, le scandale des airbags Takata est un sujet largement connu, et je sais que vous en êtes informé. Je souhaite aujourd'hui continuer à me faire le porte-voix d'un petit groupe de consommateurs. Comme le relatait encore la presse il y a quelques semaines, il s'agit de propriétaires de véhicules de type Chevrolet Cruze, produits entre le 2 décembre 2008 et le 10 janvier 2017. Sommés de remplacer cet airbag, ils ne trouvent personne pour s'en charger.

Le problème est le suivant: Chevrolet a déserté le marché européen, où il ne vend plus que des voitures par importation, et aucun garagiste ne semble pouvoir commander la pièce qui permettrait de procéder au remplacement de l'airbag en question. En attendant, ces véhicules continuent de circuler sur nos routes en représentant un danger pour la sécurité des conductrices et des conducteurs, mais aussi celle des autres usagers de la route. Pour General Motors, il est impossible de commander outre-Atlantique. Pour le groupe américain, la responsabilité des véhicules Chevrolet européens ne lui incombe plus.

Vous vous en doutez, j'ai déjà interrogé nombre de vos collègues à ce sujet, qui me donnent

régulièrement une réponse partielle et me renvoient vers d'autres collègues en vertu du chevauchement des compétences. Nous sommes donc face à une impasse. Or, dans ce cas de figure particulier, les autorités se doivent de prendre les choses en main. Il y va de la protection du consommateur et de la sécurité publique. Je ne connais pas le nombre de véhicules équipés d'un airbag Takata en Belgique ou au sein de l'Union européenne, mais je propose qu'avec vos homologues européens, voire à plus petite échelle, au sein du Benelux, il y ait une forme de répertoire et d'achats groupés de ces pièces manquantes.

Monsieur le ministre, j'aurais aimé connaître votre avis sur cette proposition issue des différents échanges que j'ai déjà pu avoir sur cette question avec divers interlocuteurs.

19.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, j'ai posé la question à la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) qui, à mon grand étonnement, m'a répondu ne pas disposer du nombre de véhicules de la marque Chevrolet équipés d'un airbag défectueux. Selon la législation européenne, il relève en effet de la responsabilité du constructeur d'identifier les véhicules présentant un airbag défectueux. Lorsque le constructeur a identifié les véhicules à l'aide des numéros de châssis, la DIV transmet alors au constructeur le nom des titulaires des véhicules et leur adresse, afin qu'il puisse les prévenir et leur demander de présenter leur véhicule pour une mise en conformité. À cet égard, la DIV a déjà reçu une demande concernant des voitures de la marque Chevrolet et a directement envoyé les coordonnées des titulaires des voitures en question. Il relève de la responsabilité du constructeur d'assurer ensuite le suivi, les rappels et les réparations. Force est de constater qu'en l'occurrence, ce suivi est défaillant.

Je partage votre désarroi, alors que vous êtes un brillant avocat de la cause, face à cette situation inacceptable de voir un certain nombre de propriétaires de Chevrolet dans une impasse et dans l'impossibilité de voir remplacé l'airbag défectueux. C'est la raison pour laquelle, lors de ma participation à une réunion auprès de la Commission européenne, j'ai demandé à mon administration de soulever la problématique qui touche ces citoyens par le manque de suivi des réparations par le constructeur et les concessionnaires. Plusieurs États membres ont également souligné le besoin d'une réglementation européenne harmonisée.

Cependant, mon administration n'est pas compétente pour assurer le suivi de mesures plus techniques, notamment la possibilité de répertorier ou de faire des achats groupés de pièces manquantes comme vous le proposez. Il s'agit d'une compétence liée la protection du consommateur, et, bien que nous soyons plus de 15 ministres, celle-ci relève du ministre qui en a la charge. Je vous invite dès lors à contacter mon collègue M. Beenders, ministre de la Protection des consommateurs, compétent en la matière, ainsi que le Centre Européen des Consommateurs (CEC). Je ne doute pas que vous vous empresserez de vous tourner vers eux.

19.03 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

La première partie de ma question visait à obtenir le nombre de véhicules concernés, car il est utile de pouvoir chiffrer une problématique. J'entends que, malgré votre demande pour laquelle je vous remercie, nous ne disposons pas du nombre de véhicules défectueux qui circulent sur nos routes et au-delà. J'entends les éléments que vous m'avez communiqués, qui m'avaient déjà été partiellement transmis par certains de vos collègues.

Quant à ma suggestion ou proposition, elle sort du champ de vos compétences. Je me retournerai donc vers votre collègue M. Beenders, qui m'avait lui-même renvoyé vers le ministre Clarinval, qui, à son tour, avait suggéré de vous interroger sur la question.

Pour ce qui est des responsabilités, j'interrogerai tout à l'heure votre collègue de la Justice. Peut-être qu'après avoir fait le tour de l'ensemble des membres du gouvernement, j'arriverai à obtenir une réponse complète.

Je ne manquerai pas, sur la base des informations que vous venez de me transmettre, de retourner une nouvelle fois vers le ministre Beenders, qui était d'ailleurs le premier que j'avais interrogé sur cette question soulevée dans la presse le 24 septembre dernier. Nous sommes aujourd'hui le 9 décembre. Je continuerai donc de poser des questions, ce qui me permettra, après avoir interrogé tout le gouvernement, d'avoir une vision très claire de la problématique.

Je vous remercie d'ores et déjà de m'avoir répondu dans les limites des compétences qui sont les vôtres.

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

[20] Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verbinding Genk-Brussel" (56009701C)

[20] Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison Genk-Bruxelles" (56009701C)

[20.01] Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u in deze commissie al vaker gewezen op de bijzonder slechte stiptheidscijfers die het station van Genk laat optekenen. Vorig jaar kwam een op de vier treinen er met minstens zes minuten vertraging aan. Dat is des te problematischer omdat Genk in theorie misschien een eindstation is – dat is wat de NMBS u graag laat verstaan –, maar in de beleving van veel reizigers en ook in de realiteit een transitstation. Veel mensen stappen daar af om een bus te nemen om verder te reizen naar het noorden of het oosten van de provincie Limburg.

Ik heb daarom de volgende vragen, mijnheer de minister.

In juni werden er al enkele aanpassingen doorgevoerd aan de IC29-verbinding Gent-Genk. De trein zou een minuut vroeger vertrekken in Gent. Hoe is de stiptheid bij aankomst in het station van Genk sedertdien geëvolueerd? Een alternatieve piste zou erin kunnen bestaan de huidige IC-verbinding Gent-Genk tijdens de spits te vervangen door een P-trein Genk-Hasselt, die in Hasselt dan aansluit op de snellere trein richting Quiévrain. Hoe staat de NMBS tegenover dat voorstel? Is dat een piste die ooit onderzocht werd in het verleden? Welke voor- of nadelen ziet men bij de NMBS in dat voorstel?

Voor de zomer liet u mij ook weten dat de NMBS verschillende mogelijkheden onderzocht om het aanbod op haar netwerk te verbeteren. Geldt dat ook voor de verbinding naar Genk? Welke mogelijkheden werden precies onderzocht en met welk resultaat?

[20.02] Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de voorziene vertrektijden van de trein op de IC29-verbinding Gent-Genk zijn de voorbije maanden ongewijzigd gebleven. Voor het jaar 2025 zijn dit de stiptheidspercentages van de IC29 bij aankomst in Genk, met een vertraging van minder dan zes minuten: in januari 74,9 %, in februari 54,3 %, in maart 70,5 %, in april 73,2 %, in mei 65,2 %, in juni 67,2 %, in juli 80,7 %, in augustus 82,7 % en in september 75,2 %. Dat zijn inderdaad geen goede cijfers. De andere gevraagde statistieken kunnen u, indien nodig, per mail bezorgd worden.

In december 2025 plant de NMBS verschillende aanpassingen aan de dienstregelingen om de robuustheid van het spoorverkeer te verbeteren, ook voor de verbinding IC29. De aanpassing waarnaar u verwijst en die eerder werd aangekondigd voor juni 2025, hoort daarbij. Ik licht die aanpassingen toe.

Het vertrek in Gent-Sint-Pieters zal met één minuut worden vertraagd, zodat intervallen van acht minuten ontstaan met de S52 Gent-Geraardsbergen, in plaats van de huidige zeven minuten. De stoptijd in het station van Serskamp zal 60 seconden bedragen in plaats van 30 seconden.

Andere pistes worden onderzocht om de kwaliteit van de dienstverlening op langere termijn te verhogen. Het verhogen van het aanbod tussen Hasselt en Genk is een van de vele studies die worden uitgevoerd in het kader van het vervoersplan van december 2026 tot 2029. Het vervoersplan 2026-2029 zal in december van dit jaar worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. In geval van goedkeuring zal het vervoersplan vervolgens voorgelegd worden aan de ministerraad door de minister van Mobiliteit, waarna er extern gecommuniceerd zal worden.

Ik kom tot uw vraag om tijdens de spits de IC-trein Genk-Gent op te splitsen in twee delen, waarbij een aparte P-trein tussen Genk en Hasselt zou aansluiten op de IC-trein richting Quiévrain. Die piste werd door de NMBS geanalyseerd en zou als voordeel hebben dat het vertrek van een aparte IC-trein Hasselt-Gent onafhankelijk zou kunnen gebeuren van het doorgaande verkeer tussen Tongeren en Diest. Dat zou de stiptheid van deze verbinding ten goede kunnen komen. Toch is de NMBS momenteel niet van plan om de IC-verbinding Gent-Genk op te splitsen in Hasselt, om verschillende redenen.

Ten eerste bestaan de overstapmogelijkheden al. Tijdens de ochtendspits biedt de IC-trein Genk-Brussel-Blankenberge al een overstapmogelijkheid in Hasselt op de IC-trein Brussel-Quirivrain. Dat levert slechts een beperkte tijdswinst op – minder dan vijf minuten – ten opzichte van de rechtstreekse verbinding via Landen. Bovendien blijkt uit reizigersonderzoek dat de meeste reizigers een rechtstreekse verbinding verkiezen boven een verbinding met een overstap.

Ten tweede zou die piste het verlies van rechtstreekse verbindingen betekenen. Een opsplitsing van de IC-trein zou betekenen dat reizigers uit Genk een rechtstreekse verbinding naar onder andere Leuven, Sint-Truiden en Tienen verliezen. Die bestemmingen vertegenwoordigen ongeveer een derde van het reizigersaantal uit Genk. We weten uit ervaring dat het verlies van rechtstreekse verbindingen heel gevoelig ligt bij veel reizigers.

Naast de aanpassing vermeld in het kader van de herziening van het vervoersplan heb ik er bij de NMBS en Infrabel ook op aangedrongen dat de volgende vervoersovereenkomsten, het coördinatiemechanisme in verband met de verbetering van de stiptheid en de beperking van de afschaffingen van trajecten, met name voor kwetsbare of weinig robuuste verbindingen, worden versterkt en geïntegreerd. Dat zijn immers de instrumenten die de manier regelen waarop de NMBS en Infrabel samenwerken bij de uitvoering van hun respectieve opdracht van openbare dienst. De betrouwbaarheid van de dienstverlening in Genk en elders is een essentiële voorwaarde om de bestaande en potentiële reizigers te overtuigen om te kiezen voor de trein en voor het openbaar vervoer.

20.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u wel voor de duidelijke en omstandige uitleg, mijnheer de minister. Ik weet dat het geen eenvoudig vraagstuk is, maar de cijfers die u aan het begin van uw antwoord gaf, trekken op niets, zoals u zelf zei. Het is eigenlijk schandalig voor een centrumstad. Nogmaals, Genk is geen eindstation. Heel veel mensen moeten verder reizen naar het oosten en het noorden van Limburg, dat heel slecht ontsloten is. Daar moet echt iets aan gedaan worden.

Ik beperk mij even tot de suggestie om tijdens de piekuren die P-trein in te leggen. U zegt dat de overstapmogelijkheden al bestaan. Wat vandaag bestaat, is echter te weinig. Ik denk dat we het daarover eens zijn. De cijfers bevestigen dat.

U zegt ook dat de tijdswinst beperkt is, in tegenstelling tot via Landen, maar via Landen rijdt men telkens een heel stuk over enkelspoor en de calamiteiten die dan voorvallen leiden veel te vaak tot problemen. Ik begrijp dat kiezen verliezen is, mijnheer de minister. Ik ben mij daar zeer goed van bewust. Vandaar dat ik ook voorstel om dat voorlopig alleen tijdens de spits te doen, om de rechtstreekse verbinding via Tienen naar Leuven in vele gevallen mogelijk te houden.

Ik wil u vragen om tegen december volgend jaar de NMBS toch eens te vragen om wat creatiever te zijn en om over het voorstel dat hier geformuleerd is in overleg te gaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le respect des normes de sécurité par les véhicules chinois et leur impact sur la sécurité routière" (56009711C)

21 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De naleving van de veiligheidsnormen voor Chinese voertuigen en de impact op de verkeersveiligheid" (56009711C)

21.01 Anthony Dufrane (MR): *Monsieur le ministre, l'arrivée massive de véhicules électriques chinois sur le marché belge, avec des prix compétitifs et une offre diversifiée, soulève des questions essentielles quant au respect des normes de sécurité européennes, notamment celles évaluées par l'Euro NCAP. Ces normes garantissent non seulement la protection des occupants, mais aussi celle des autres usagers de la route, ainsi que la fiabilité des systèmes d'assistance à la conduite. Or, certains constructeurs chinois pourraient être tentés de contourner ou d'alléger ces exigences pour réduire leurs coûts de production et maintenir leur avantage prix.*

Cette situation est d'autant plus préoccupante que les véhicules électriques, en raison de leur poids et de leur puissance, présentent des défis spécifiques en matière de sécurité passive et active.

Par ailleurs, la rapidité avec laquelle ces véhicules arrivent sur le marché ne doit pas se faire au détriment de la rigueur des contrôles, notamment en ce qui concerne la cybersécurité, la résistance des batteries et les systèmes de freinage d'urgence.

Mes questions, monsieur le ministre, sont:

Quels mécanismes de contrôle sont mis en place pour vérifier que les véhicules électriques chinois importés en Belgique respectent intégralement les normes de sécurité européennes, y compris les critères Euro NCAP?

Des écarts ou des non-conformités ont-ils déjà été identifiés chez certains modèles chinois, et si oui, quelles mesures ont été prises pour y remédier?

Envisagez-vous de proposer des adaptations réglementaires pour garantir que les véhicules importés, qu'ils soient chinois ou d'autres origines, répondent aux mêmes exigences strictes que ceux produits en Europe, notamment en matière de cybersécurité et de durabilité des batteries?

21.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Je comprends vos craintes concernant les nouveaux modèles de véhicules électriques chinois qui arrivent sur le marché belge et européen en abondance. Un cadre réglementaire harmonisé s'applique toutefois dans toute l'Union européenne garantissant l'application des mêmes normes de sécurité tant aux véhicules européens qu'aux véhicules importés depuis l'extérieur de l'Union européenne, y compris de la Chine.

En effet, avant qu'un constructeur européen ou étranger puisse mettre un véhicule à moteur sur le marché européen, le prototype du nouveau modèle doit être soumis à une batterie d'essais réalisée par un service technique indépendant sous sa supervision. Ces essais permettent de s'assurer que le modèle en question réponde bien à toutes les normes de sécurité imposées par la réglementation européenne.

Dès que tous les essais ont été réalisés et que leurs résultats sont concluants, le constructeur peut introduire une demande de réception par type – l'homologation – auprès de l'autorité d'homologation d'un des 27 États membres. Une fois que le certificat de réception par type, sur la base des rapports d'essais, est finalement octroyé par l'autorité d'homologation, le nouveau modèle peut être mis sur le marché. Cette procédure d'homologation s'applique à tous les véhicules à moteur, peu importe leur origine.

Par ailleurs, les constructeurs doivent également mettre en place une procédure interne afin de s'assurer que les véhicules qu'ils produisent sont bien conformes au type homologué. L'autorité d'homologation qui a octroyé le certificat de réception par type est habilitée à prendre toutes les mesures pour s'en assurer, telles que des vérifications ou des essais.

Enfin, outre la procédure d'homologation et le contrôle de la conformité de la production, les États membres disposent chacun d'une autorité chargée de la surveillance du marché pour garantir que les véhicules mis sur le marché sont conformes aux prescriptions techniques. Tous les véhicules à moteur mis sur le marché en Europe et en Belgique, quelle que soit leur origine, sont donc homologués et respectent les normes de sécurité imposées par la réglementation.

Concernant Euro NCAP, il s'agit d'une initiative indépendante sur une base volontaire qui n'a pas de caractère contraignant pour les constructeurs. Même si les notes attribuées permettent de se faire une idée du niveau de sécurité d'un véhicule, elles ne disent rien de sa conformité.

Mon administration n'a pas connaissance de non-conformités identifiées chez des modèles chinois. La question du contrôle de la conformité relève toutefois de la compétence des autorités de réception, qui est gérée par les régions. Je vous invite donc à prendre contact avec les autorités régionales à ce sujet.

Qu'il s'agisse de cybersécurité, de durabilité des batteries ou d'autres dispositions en matière de sécurité, de nouvelles prescriptions techniques ont d'ores et déjà été adoptées au niveau européen. Comme évoqué précédemment, le même niveau d'exigence s'applique aux véhicules européens et étrangers, y compris chinois. Il n'est dès lors pas nécessaire de prévoir des adaptations réglementaires spécifiques pour les véhicules chinois.

Concernant vos questions précises sur la conformité de l'homologation et le droit des consommateurs, je vous invite à vous adresser à mes collègues MM. David Clarinval et Rob Beenders.

21.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses rassurantes en termes de sécurité. Je ne manquerai pas de suivre ce dossier de près, notamment en interpellant également vos collègues, comme vous me le suggérez.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Questions jointes de

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Le nouveau permis de conduire européen" (56009715C)

- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "La fin du permis de conduire à vie" (56010212C)

22 Samengevoegde vragen van

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Het nieuwe Europese rijbewijs" (56009715C)

- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Het einde van het levenslange rijbewijs" (56010212C)

22.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, la réforme européenne du permis de conduire, en cours de finalisation, introduit des changements majeurs qui auront un impact direct sur les conducteurs belges. Parmi ces évolutions, on note l'introduction d'un permis unique, une période probatoire renforcée pour les jeunes conducteurs, des formations élargies – notamment l'utilisation sécurisée du téléphone, gestion des angles morts, systèmes d'aide à la conduite, etc. – ainsi que des examens médicaux supplémentaires ou des auto-évaluations pour le renouvellement.

Ces mesures, bien que visant à améliorer la sécurité routière, soulèvent des préoccupations majeures comme une augmentation de la fracture numérique avec l'usage systématique du smartphone, des risques cyber, des coûts de remplacement du permis, le remboursement des nouveaux examens médicaux, des fraudes à l'auto-évaluation et enfin la coordination avec les régions pour le passage de l'examen.

Quelles mesures seront mises en place pour éviter une fracture numérique? Quels dispositifs de sécurité seront intégrés pour prévenir les risques de piratage ou d'usurpation du permis numérique?

Quel sera le coût du remplacement des permis physiques par des permis numériques pour les 400 000 conducteurs belges concernés?

Les examens médicaux supplémentaires prévus pour la première délivrance ou le renouvellement du permis seront-ils remboursés par l'INAMI?

Comment garantirez-vous la fiabilité des auto-évaluations médicales, qui pourraient remplacer les examens traditionnels pour certains conducteurs?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, depuis 2013, avec la mise en œuvre de la précédente directive 2006/126 relative au permis de conduire, le permis de conduire à vie avait été supprimé pour passer à une durée administrative de 10 ans. Avec cette nouvelle directive 2025/2205, la durée de validité administrative du permis de conduire passera de 10 à 15 ans.

Le texte de la nouvelle directive prévoit un permis de conduire qui peut être délivré aux citoyens sous deux formes différentes: un permis de conduire numérique et un permis de conduire physique sous forme de carte bancaire, tel qu'il est délivré aujourd'hui en Belgique. Bien que le permis de conduire numérique devienne la norme, tous les citoyens auront toujours la possibilité de demander un permis de conduire physique. Pour ceux qui n'ont pas de smartphone ou ne souhaitent pas en utiliser pour obtenir leur permis de conduire, l'égalité des droits est donc garantie.

Comme vous le savez, l'accessibilité est une priorité pour moi.

Dans tous les cas, d'ici 2033, tous les anciens permis de conduire papier devront être remplacés par de nouveaux permis ayant une durée de validité administrative de 15 ans. Mon administration informera par courrier l'ensemble des citoyens avant l'expiration administrative de leur permis de conduire. Les permis de conduire existants resteront valables jusqu'à la fin de la période de validité qui y est mentionnée.

J'ajouterai, monsieur Dufrane, que les mesures de sécurité requises font partie de la mise en œuvre du portefeuille d'identité numérique européen, gérée par le SPF BOSA, pour le permis de conduire numérique ou le permis de conduire mobile.

La Commission européenne dispose en outre d'un délai de 12 mois à compter la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive pour publier des décisions d'exécution spécifiques. Tous les délais ne sont donc pas encore connus à l'heure actuelle.

En outre, le renouvellement d'un permis de conduire ne nécessitera pas nécessairement un examen médical, ni aujourd'hui ni à l'avenir. Conformément à la nouvelle directive, une auto-évaluation du respect des normes médicales et psychologiques d'aptitude à la conduite suffit pour les titulaires d'un permis de conduire AM, A1, A2, A, B ou BE. Comme c'est le cas aujourd'hui, seuls certains conducteurs devront présenter un certificat d'aptitude à la conduite pour obtenir un nouveau permis de conduire. Le texte de la nouvelle directive n'impose donc pas d'examen médical pour chaque demandeur d'un premier permis de conduire. Celui-ci reste obligatoire uniquement pour les demandeurs d'un permis de conduire pour une catégorie du groupe C et D – camions et bus – qui, comme aujourd'hui, doivent présenter au moins tous les cinq ans un certificat d'aptitude physique et psychologique afin de renouveler leur permis de conduire.

L'autre évaluation d'aptitude à la conduite pour les conducteurs qui ne seront pas soumis à un examen d'aptitude à la conduite fera partie intégrante de la procédure de demande, comme c'est le cas actuellement avec la déclaration sur l'honneur. La forme que prendra cette évaluation n'est toutefois pas encore définie. Les premières démarches en vue d'une consultation avec les régions ont été entreprises.

Cette nouvelle directive doit être transposée dans le droit national de chaque État membre dans le délai prévu de trois ans. Elle devra ensuite être mise en œuvre dans un délai d'un an. Comme c'est le cas depuis de nombreuses années, la comitologie doit garantir une harmonisation poussée avec les autres États membres.

La préparation de la transposition et de la mise en œuvre au sein du comité du permis de conduire a déjà commencé.

En ce qui concerne le permis de conduire numérique ou permis mobile, la Commission européenne dispose de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive pour publier les décisions d'exécution spécifiques. Une fois que les décisions de la Commission sur le permis numérique sont adoptées, les États membres disposeront de 54 mois pour mettre en place le permis de conduire mobile. La reconnaissance mutuelle des permis de conduire mobiles entre les États membres n'aura également lieu qu'à l'expiration de ce dernier délai et pas avant.

À titre exceptionnel, les États membres doivent transposer la disposition relative à la conduite de véhicules à propulsion alternative d'un poids maximal autorisé de 4 150 kg avec un permis de conduire B dans un délai plus court de deux ans. Mon cabinet et le SPF Mobilité s'en occupent déjà, tenant également compte des demandes du secteur en la matière.

22.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour ces réponses rassurantes en grande partie. Je ne manquerai pas de suivre ce dossier durant cette législature, notamment en fonction de l'évolution de la transposition de la directive européenne.

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

23 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde spoorstakingen in november" (56009771C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde spoorstaking" (56009786C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geplande spoorstakingen in november" (56010089C)

23 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves du rail annoncées en novembre" (56009771C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves annoncées à la SNCB" (56009786C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves annoncées sur le rail en novembre" (56010089C)

23.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, enkele weken geleden was er een driedaagse spoorstaking. Hoe beoordeelt u die zelf? Was de impact ervan groter dan voorzien? Een aanzienlijk aantal treinen reed niet. Hoe staat het met het overleg tussen de sociale partners? Zullen er nog stakingen volgen of nadert het conflict het einde?

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

Op 24, 25 en 26 november zal er een nieuwe spoorstaking plaatsvinden. Daarmee wordt het triest record inzake spoorstakingen in eenzelfde jaar (2025) verder aangescherpt tot 23 stakingsdagen.

Opnieuw zullen de treinreizigers hiervan het slachtoffer worden. Velen van hen zullen mogelijk een verplaatsing per wagen verkiezen, wat regelrecht ingaat tegen de ambities die deze regering eerder geuit heeft: meer mensen aanzetten tot het nemen van de trein.

Acht de minister het hoge aantal stakingsdagen bevorderlijk voor het realiseren van de ambitie om meer mensen aan te zetten tot het nemen van de trein?

Kan de minister een overzicht geven van de maatschappelijke en sociaal economische schade die aangericht is door de vele stakingsdagen binnen het spoor?

Welke maatregelen gaat de minister nemen om nieuwe spoorstakingen in de toekomst te vermijden en aldus de treinreizigers te verzekeren van een volledige en correcte dienstverlening?

Overweegt de minister stappen te ondernemen om de door de herhaalde spoorstakingen getroffen treinreizigers te voorzien in één of andere vorm van compensatie? Zo ja, wanneer en hoe? Zo neen, waarom niet?

23.03 **Minister Jean-Luc Crucke:** Geachte collega's, ik betreur het dat er zo veel stakingen zijn, maar ik wil hier benadrukken dat het kabinet en de entiteiten veel tijd in het syndicale overleg hebben gestoken. Alle verzoeningspogingen met betrekking tot de stakingsaanzegging worden optimaal benut teneinde stakingen te vermijden, zodat de reizigers in normale omstandigheden kunnen genieten van het treinaanbod en om zoveel mogelijk financiële gevolgen voor iedereen te vermijden.

Door een vakbondsactie, gericht tegen bepaalde maatregelen uit het regeerakkoord, reden er van zondag 23 november om 22 uur tot en met woensdag 26 november minder treinen. Op basis van het personeel dat aangaf te zullen werken, werd door de NMBS en Infrabel elke dag in een alternatieve treindienst voorzien. De NMBS, Infrabel en HR Rail betreuren deze actie en de gevolgen ervan voor de reiziger ten zeerste.

Zoals steeds werd een alternatieve dienstverlening voorzien op basis van het resultaat van een intentiebevraging bij het essentiële personeel van de spoorwegen. Dit werd ook vooraf aan de reizigers gecommuniceerd. Ik verwijs dan ook naar deze communicatie voor de impact op elke individuele stakingsdag.

Door de staking organiseerde de NMBS een alternatieve treindienst van zondag 23 november om 22 uur tot en met de laatste trein op woensdag 26 november.

De communicatie aan de reizigers werd op twee momenten verspreid: op dinsdag 18 november om 14

uur via de gebruikelijke kanalen online en in de stations, en via een bericht op Facebook en Instagram op woensdag 19 november om 13 uur.

Op zaterdag 22 november werd meer gedetailleerde informatie verspreid over de alternatieve treindienst die de NMBS opstelde op basis van het beschikbare personeel. Op deze pagina konden reizigers het overzicht van de alternatieve treindiensten terugvinden.

De reisplanner hield met deze aanpassingen rekening. Voor de treindienst van maandag 24 november vanaf zondag 23 november 's ochtends vroeg; voor de treindienst van dinsdag 25 november vanaf maandag 24 november 's ochtends vroeg en voor de treindienst van woensdag 26 november vanaf dinsdag 25 november 's ochtends vroeg.

De impact van de staking verschilde van dag tot dag. De NMBS raadde de reizigers aan om hun reis goed voor te bereiden door regelmatig de online reisplanner te raadplegen. Vanaf zondagochtend kon men de alternatieve treindiensten voor de daaropvolgende dag raadplegen. Voor de daaropvolgende dagen werd dezelfde aanpak gevolgd. Telkens één dag op voorhand werd de reisplanner bijgewerkt. Meer gedetailleerde informatie over de alternatieve treindienst was terug te vinden op de website van de NMBS.

Voor meer informatie over het internationale treinverkeer konden reizigers terecht op de website van NMBS Internationaal.

Op zondag 23 november reden bijna alle P-studententreinen zoals normaal. Het ging om de treinen die op zondagavond het aanbod versterken naar onder meer Brussel, Leuven, Gent, Luik en Louvain-la-Neuve, zodat studenten vlot naar hun kot kunnen terugkeren. De meeste van die treinen vertrokken en kwamen aan voor de start van de stakingsactie en ondervonden geen hinder.

Op maandag 24 november en dinsdag 25 november reden een op de twee IC-treinen en een op de drie L- en voorstedelijke S-treinen. Er reden weinig P-treinen, dus de treinen die normaliter de ochtenden en avondspits versterken. Op woensdag 26 november reden drie op de vijf IC-treinen en twee op de vijf L- en voorstedelijke S-treinen. Er reden weinig P-treinen.

Voor de reizigers die door de herhaalde spoorstakingen hinder hebben ondervonden, blijven de bestaande compensatieregels van de NMBS volledig van toepassing. Concreet kan een financiële compensatie worden toegekend wanneer een reiziger een vertraging van minstens 60 minuten heeft opgelopen, ook op stakingsdagen. Die compensatie gebeurt volgens de gebruikelijke procedures en voorwaarden. Er bestaat daarentegen geen automatische of forfaitaire compensatie specifiek voor de hinder die voortvloeit uit een stakingsactie. Reizigers die in aanmerking komen, moeten een aanvraag indienen binnen de voorziene termijn en met de nodige bewijsstukken. Alle praktische informatie over de toekenningsmodaliteiten en de procedure is beschikbaar op de website van de NMBS.

De stakingen hebben inderdaad een zware impact op het economische leven van onze maatschappij. Daarom heb ik gestreefd naar een akkoord met de vakbonden. Tot tweemaal toe zijn we tot een voorstel van protocolakkoord gekomen, maar jammer genoeg heeft de achterban dat telkens afgewezen.

Binnen de Belgische spoorwegen wordt er altijd naar gestreefd om via sociale dialoog tot resultaat te komen. Dat gebeurt volgens de regels die in overleg met de syndicale organisaties zijn vastgelegd en die erop gericht zijn te waarborgen dat een staking alleen als ultiem middel wordt ingezet. Stakingsaanzeggingen die niet conform de reglementering zijn, kunnen dan ook als onontvankelijk worden gekwalificeerd. Sinds de wet van 29 november 2017 wordt de continuïteit van het reizigersvervoer per spoor zelfs in geval van staking gewaarborgd. Alles wordt in het werk gesteld opdat de sociale dialoog in de beste omstandigheden kan plaatsvinden.

De reglementaire procedure inzake werkonderbreking wordt eveneens nauwgezet opgevolgd. De Belgische spoorwegen proberen steeds resultaat te bereiken via sociaal overleg binnen het kader van de geldende regels, die in overleg met de vakbonden zijn vastgelegd om te waarborgen dat een staking uitsluitend als ultiem middel wordt ingezet.

Conform de geldende interne HR-regelgeving heeft een verzoeningsvergadering met de syndicale organisaties plaatsgevonden op 13 november 2025, die jammer genoeg niet heeft geleid tot het

vermijden van de driedaagse staking. De reglementaire procedure inzake werkonderbreking werd correct gevolgd. Voor deze driedaagse staking hebben de vakbonden een geldige stakingsaanzegging ingediend, waarin zij – naar eigen zegge – aangeven dat alle pogingen tot sociaal overleg niet hebben volstaan om hun bezorgdheden weg te nemen. Zij benadrukken daarin opnieuw hun verzet tegen de maatregelen die voortvloeien uit het regeerakkoord, in het bijzonder met betrekking tot hun pensioenrechten en de beoogde contractualisering.

Ik herinner eraan dat de sociale dialoog voor mij nog steeds de beste manier blijft om geschillen op te lossen. Wanneer de staking echter een niveau bereikt dat de continuïteit van de openbare dienstverlening per spoor bedreigt, is het noodzakelijk om beroepsmechanismen te overwegen om het algemene belang te beschermen. Als minister kan ik de overheidsinstantie interpellieren en met hen in gesprek gaan om evenwichtige oplossingen aan te moedigen. Het moet echter duidelijk zijn: HR Rail blijft als openbare entiteit de juridische werkgever en is als enige bevoegd om te beslissen over de procedures die moeten worden aangewend.

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

Het siert u dat u blijft inzetten op de sociale dialoog en op de verzoeningspogingen en dat u de reizigers centraal blijft stellen. Dat is een nobel doel en dat wordt zeker gewaardeerd, maar men moet stilaan ook beseffen dat het stakingsrecht wordt misbruikt en uitgebreid. Bij de aankondiging van de spoorstaking was het opzet heel duidelijk: een driedaagse staking op 24 november voor de spoorwegen, op 25 november voor alle openbare diensten in dit land en op 26 november een nationale staking. We weten allemaal dat de spoorwegen daar alle drie dagen onder vallen en we konden dus al op voorhand weten dat er heel wat hinder zou zijn voor de reizigers.

U verwijst in uw antwoord heel uitgebreid naar de alternatieve dienstregeling. Ik moet u toch van uw wolk halen, want die alternatieve dienstregeling geldt niet voor alle stations. Ik kom weer bij de Noorderkempen. U zei dat men dat telkens de dag voordien moet bekijken. Op zondagochtend kon men zien dat er op maandag op bepaalde uren een trein zou rijden, maar acht uur later bleek dat er op maandag geen enkele trein zou rijden. Zowel op zondag, maandag als dinsdag is er inderdaad geen enkele trein uitgereden in de Noorderkempen, waardoor die regio helemaal van de wereld was afgesloten, terwijl we daar eigenlijk al een beetje het einde van de wereld zijn. Dat is toch jammer.

De reizigers kunnen dus niet rekenen op de communicatie van de NMBS, die op dat vlak weer eens de bal heeft misgeslagen, want zelfs de app bracht geen soelaas. Ook die werd immers getroffen door de staking. De alternatieve dienstverlening is voor die regio dus een lege doos gebleken.

Het is heel duidelijk dat ook voor u de maat vol is en wij kijken halsreikend uit naar de volgende stappen die u zult ondernemen. Ik zou zeggen met de twee voeten vooruit en u krijgt mijn volle steun.

23.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer minister, dat halsreikend uitkijken geeft mij vooral een blik op de volgende aangekondigde staking. Er is mogelijk sprake van een staking van een week. We zullen zien wat daarvan terechtkomt.

Mijn zorg gaat voornamelijk uit naar de treinreizigers. Er is inderdaad een alternatieve dienstregeling, maar die verschilt uiteraard per locatie en per staking. De treinreizigers worden door die stakingen toch behoorlijk hard getroffen. Ik ben de tel kwijt, maar we zitten nu naar schatting aan 26 dagen staking dit jaar, inclusief de drie recente dagen. Mogelijk vergis ik mij enigszins, maar het gaat duidelijk richting een volledige maand aan stakingen in één jaar. Dat is fenomenaal. Ik ervaar het bijna als een contractbreuk tegenover de treinreizigers, de abonneementhouders en iedereen die gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Ik vraag mij af hoe we meer mensen weer voor de trein kunnen winnen wanneer men met dergelijke situaties te maken krijgt.

Men verwijst naar de bestaande compensatieregeling en naar bepaalde regels waaronder men uiteraard valt. Maar bekijkt men het geheel, dan zouden de treinreizigers bijna beloond moeten worden voor hun doorzettingsvermogen om ondanks 26 stakingsdagen het openbaar vervoer te blijven gebruiken. Ik hoop dan ook dat er snel oplossingen komen en dat we in de toekomst van meer stakingen en meer treinellende gespaard zullen blijven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het proefproject met een rijbewijsslot" (56009722C)

24 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet pilote relatif au dispositif de verrouillage du permis de conduire" (56009722C)

24.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de regering wil het rechters mogelijk maken om bestuurders die hun rijbewijs verliezen, een rijbewijsslot op te leggen. De praktische uitwerking van zo'n slot vereist de invoering van een digitaal rijbewijs.

Niet zo heel lang geleden heeft het Europees Parlement alvast het licht op groen gezet voor zo'n digitaal rijbewijs. De bedoeling is dat alle Europese burgers tegen 2030 toegang moeten krijgen tot een volledig digitaal rijbewijs op hun mobiele telefoon.

Mijnheer de minister, de regering wil alvast starten met een proefproject. Wat is de stand van zaken daarvan? Wanneer zal dat uitgerold worden? Hoe zal de praktische uitwerking eruitzien?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Raskin, het regeerakkoord voorziet een proefproject naar analogie van het alcoholslot. Om het rijbewijsslot succesvol te laten werken, moeten we beschikken over de technische details van het digitaal rijbewijs en over up-to-date gegevens over de status van het rijbewijs.

Voor het aanpassen van de databanken om de correcte status van een rijbewijs in realtime te kennen, wordt in middelen voorzien in het Verkeersveiligheidsfonds. We zullen de evolutie van nabij opvolgen. Zodra we over de nodige technische gegevens beschikken, zullen we niet nalaten om een proefproject op poten te zetten. Ik heb daarom opdracht gegeven aan mijn administratie om een actieplan met kalender voor te bereiden.

24.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik hoor dat er in middelen voorzien is. Ik hoor ook dat u al opdracht hebt gegeven om een actieplan uit te werken. Dat vind ik heel goed en ik wil het zeker ondersteunen.

We weten dat heel veel mensen rijden hoewel ze een verval van het recht tot sturen opgelegd gekregen hebben. We moeten de kranten er maar op naslaan om te zien hoeveel bekende koppen in die val trappen. Maar het gaat natuurlijk niet alleen over bekende koppen, ook Jan Modaal doet dat veel te vaak. Alleen verschijnt dat niet in de krant, tot het moment dat hij betrokken is bij een vaak dramatisch ongeval.

Mensen die rijden zonder rijbewijs zijn profielen die heel vaak behoren tot de recidivisten die een rist overtredingen bij elkaar rapen en die op die manier verantwoordelijk zijn voor heel veel ellende in het verkeer, en die oververtegenwoordigd zijn in de statistieken. Ik meen dat het een belangrijke ambitie is van de regering om daarop in te zetten. Vandaar dat ik tevreden ben met uw antwoord. Ik kijk uit naar het vervolg van dat actieplan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.00 uur.

La réunion publique de commission est levée à 14 h 00.