

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 9 DECEMBER 2025

Namiddag

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

du

MARDI 9 DÉCEMBRE 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.13 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 13 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

01 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verstoorde treinverkeer in en rond Antwerpen" (56009785C)

01 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perturbation du trafic ferroviaire à Anvers et à proximité des gares anversoises" (56009785C)

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

Maandagochtend 20 oktober jl. liep het treinverkeer in en rond Antwerpen volledig in het honderd nadat een gladde, olieachtige substantie op de sporen terechtkwam ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal. Treinen verloren hun grip, kwamen vast te staan en sleepten het goedje mee tot aan Antwerpen-Centraal en -Berchem. Het gevolg was dat honderden reizigers die maandagochtend in de kou bleven staan. Sommige treinen liepen tot een uur vertraging op, andere werden gewoon afgeschaft.

Volgens Infrabel werd onderzocht hoe de substantie precies op de sporen terechtkwam. Er zou mogelijk een verband zijn met werken die plaatsvonden in Luchtbal. De getroffen sporen werden dezelfde dag nog gereinigd door de brandweer, maar het duurde uren vooraleer het treinverkeer weer op gang kwam.

Mijn vragen aan u zijn de volgende:

Kan u toelichten wat de precieze oorzaak was van deze vervuiling en of er intussen duidelijkheid is over de oorsprong van de substantie?

Welke veiligheidsprocedures zijn in werking getreden om de situatie snel te stabiliseren en om reizigers te informeren?

Werd er schade vastgesteld aan het spoor of aan treinstellen als gevolg van de vervuiling?

Hoe wil u vermijden dat een gelijkaardig incident in de toekomst opnieuw tot zo een grote verstoring van het treinverkeer leidt?

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, na grondig onderzoek is gebleken dat tijdens werkzaamheden in de tunnel van Antwerpen-Centraal op niveau min twee in het weekend van 18 en 19 oktober 2025 smeervet op een rail is terechtgekomen. Door het gebruik van een spoorwegkraan op dat spoor werd het vet verder verspreid over de volledige lengte van de tunnel.

Ondanks de aanwezigheid van verschillende diensten tijdens de werken werd de substantie bij het opnieuw in dienst nemen van het spoor niet opgemerkt. Tijdens de reinigingswerken werden stalen genomen voor analyse, maar die hebben geen sluitend resultaat opgeleverd. Ook camerabeelden bieden geen uitsluitsel over de exacte oorsprong.

Zodra het probleem werd vastgesteld, is in overleg met het seinhuis Antwerpen-Berchem beslist om de betrokken sporen opnieuw buiten dienst te stellen. Het treinverkeer werd omgeleid om de veiligheid te garanderen. Tegelijkertijd werden de getroffen sporen gereinigd door de brandweer en de diensten van Infrabel. Reizigers werden via de gebruikelijke communicatiekanalen geïnformeerd over vertragingen en omleidingen. Na de reiniging werd geen schade vastgesteld aan de sporen of aan de treinstellen.

Over het algemeen stelt Infrabel alles in het werk om een robuuste en betrouwbare infrastructuur te garanderen. Ondanks alle expertise en alle toepasselijke procedures kunnen er zich soms toch incidenten voordoen. Die worden altijd geanalyseerd en er wordt feedback gegeven. In dit geval wordt het incident beschouwd als een uitzonderlijke calamiteit. Het heeft aangetoond dat zelfs kleine, onvoorziene omstandigheden op een cruciale, internationale spooras een grote impact kunnen hebben op het treinverkeer.

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

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

02 Samengevoegde vragen van

- Leentje Grillaert aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het G-rijbewijs" (56009832C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Nederlandse regels voor het besturen van landbouwvoertuigen" (56010235C)

02 Questions jointes de

- Leentje Grillaert à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le permis de conduire G" (56009832C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les règles applicables aux Pays-Bas pour la conduite de véhicules agricoles" (56010235C)

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

02.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, vanaf 1 januari 2026 verandert in Nederland de regelgeving voor het besturen van landbouwvoertuigen. Vanaf dan mogen Belgische bestuurders alleen nog met een G-rijbewijs een tractor besturen op de Nederlandse openbare weg. Dat betekent dat de overgangsregeling, die sinds 2015 van kracht was, binnenkort afloopt. Tot nu toe mocht men met een Belgisch B-rijbewijs met een landbouwvoertuig in Nederland rijden.

De erkenning van het Belgische G-rijbewijs door Nederland is op zich een zeer positieve stap, maar de nieuwe regels zorgen wel voor een aantal problemen bij een specifieke groep Belgische landbouwers, namelijk degenen die volgens de wetgeving nog zonder rijbewijs met een landbouwvoertuig mogen rijden. Het gaat dan om bestuurders geboren voor 1 oktober 1982.

De burgemeester van grensgemeente Baarle-Hertog, waar nog veel landbouwers actief zijn, heeft daarover zijn bezorgdheid geuit en heeft me daarom verzocht om daarover een vraag aan u te richten. Door de wijziging mogen landbouwers vanaf 1 januari immers niet langer over Nederlands grondgebied rijden zonder G-rijbewijs, waardoor ze hun eigen akkers niet zouden kunnen bereiken.

Wat is uw standpunt over die situatie, waarbij een aanzienlijke groep Belgische landbouwers, die volgens onze wetgeving legaal met een landbouwvoertuig rijden, vanaf 1 januari niet langer over de grens mogen?

In de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op 16 oktober jongstleden verklaarde Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder dat haar kabinet daarover al

contact had opgenomen met uw kabinet en dat men een en ander technisch aan het bekijken is of was. Kunt u toelichten waarover dat overleg concreet ging en wat de stand van zaken is?

In Nederland kunnen bestuurders die hun B-rijbewijs voor 1 juli 2015 hebben behaald, een T-rijbewijs laten toevoegen, zonder bijkomend examen. Voor Belgische bestuurders bestaat die mogelijkheid evenwel niet. Kunt u toelichten waarom dat niet mogelijk is en of u daarover overleg hebt gehad met uw Nederlandse collega, om te onderzoeken of een gelijkaardige oplossing voor Belgische bestuurders kan worden ingevoerd?

Hoe garandeert u dat Belgische bestuurders hun akkers in grensgemeenten zoals Baarle-Hertog kunnen blijven bewerken zonder al te veel problemen?

02.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, in Nederland werd pas in 2015 een rijbewijscategorie voor landbouwvoertuigen en trage voertuigen ingevoerd. In België gebeurde dat al in 1998. De overgangsmaatregelen die toen werden voorzien, zijn nog steeds van kracht. De oplossing die nu wordt beoogd, sluit daar perfect bij aan.

Het gaat om het toekennen van categorie G aan personen die overgangsmaatregelen genieten, die voor 1 oktober 1982 zijn geboren en die houder zijn van een rijbewijs B. Na overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit, Annick De Ridder, werd de mogelijkheid onderzocht om bestuurders die vóór 1 oktober 1982 zijn geboren en die in het bezit zijn van een B-rijbewijs, toe te staan een G-rijbewijs aan te vragen zonder aanvullend examen. Daarom heb ik de Nederlandse regering geraadpleegd om zeker te zijn dat die oplossing, die geschikt is voor de betrokken landbouwers, geen afbreuk doet aan de erkenning van Belgische G-rijbewijzen in Nederland.

Nadat ik onlangs garanties in die zin had gekregen van de Nederlandse autoriteit, heb ik de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd om met spoed de nodige ontwerpen van koninklijke besluiten voor te bereiden, zodat de betrokken landbouwers vanaf 1 januari 2026 met een G-rijbewijs in Nederland kunnen rijden. Dat ontwerp werd zopas ter advies voorgelegd aan de gewesten. We verwachten op 9 december positieve antwoorden te ontvangen. Zodra we alle antwoorden officieel hebben ontvangen, kunnen de koninklijke besluiten met hoogdringendheid worden doorgevoerd, opdat de betrokken bestuurders voor 1 januari 2026 een G-rijbewijs kunnen verkrijgen. Het probleem is dus opgelost.

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

De voorbije weken heb ik bijzonder veel bezorgde landbouwers uit de Noorderkempen gesproken en 1 januari komt er erg snel aan. Voor landbouwers die aan de grens wonen in gemeenten als Baarle-Hertog, was het duidelijk vijf vóór twaalf. Zij doen dagelijks grensoverschrijdend werk. De voorbije weken leefden er veel vragen en onzekerheden. Ik ben daarom des te tevredener dat u een positief antwoord kon bieden en dat er op uw initiatief een oplossing is gevonden, waarvoor mijn oprechte dank. De snelle duidelijkheid die nu werd geboden, was echt noodzakelijk voor de landbouwers. Zo kunnen zij op zijn minst met een gerust hart hun beroepsactiviteiten over de grens voortzetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het functioneren van Securail en haar directie" (56009842C)**

03 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le fonctionnement de Securail et de sa direction" (56009842C)**

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

Securail is de veiligheidsdienst van de NMBS die instaat voor het bewaken van de veiligheid van de treinreizigers en het spoorpersoneel. De agenten van Securail moeten dagelijks werken in moeilijke omstandigheden, beschikken over beperkte verweermiddelen en bevoegdheden, en zijn afhankelijk van de politionele steun van lokale politiezones en/of de Spoorwegpolitie.

Hoe evalueert de minister de slagkracht van het Securail-korps? Vindt de minister dat de Securail-agenten in staat gesteld worden om op een adequate manier hun functie te kunnen uitvoeren?

Hoe beoordeelt de minister de evolutie die de dienst van Securail de voorbije 10 jaar heeft ondergaan? Is de controle op en het handhaven van veiligheid en orde binnen het spoorgebeuren door Securail de voorbije jaren in de goede richting geëvolueerd?

De agenten van Securail uitten in juni jl. hun onvrede over en het gebrek aan vertrouwen in hun directie. Welke maatregelen zijn sindsdien genomen om hieraan te verhelpen? Met welk resultaat? Is er intussen terug sprake van een optimale samenwerking? Zo neen: welke maatregelen zullen er genomen worden om de eenheid en de goede werking binnen de dienst Securail op korte termijn te herstellen?

Werd er door de minister, zijn kabinet of een aangestelde, rechtstreeks overleg gepleegd met de directie van Securail over het functioneren van de veiligheidsdienst en over het gebrek aan vertrouwen en de angstcultuur tegenover de directie die er bij de personeelsleden heerst(e)? Zo ja: met welk resultaat? Zo neen: zal dit alsnog gebeuren?

Hoe beoordeelt de minister de efficiëntie van de leiding van Securail en het middelenbeheer binnen Securail? Voldoet het functioneren van de directie van Securail aan de doelen die aan een veiligheidsdienst als Securail gesteld worden?

03.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Veiligheid in het spoorwegdomein is een complex en – u weet het – multidimensionaal vraagstuk, dat voortdurend evolueert en nauw samenhangt met bredere maatschappelijke fenomenen. Het spoor vormt bovendien een publieke ruimte waar diverse uitdagingen samenkomen, zoals dakloosheid, verslaving, criminaliteit, normvervaging enzovoort. De veiligheidsproblematiek in en rond stations overstijgt dan ook de verantwoordelijkheden van de spoorwegonderneming, zeker in en rond de drukstbezochte stations. Gelet op die complexiteit voorziet het beheerscontract geen specifieke KPI's om de veiligheidsprestatie van Securail rechtstreeks te meten.

De effectiviteit wordt eerder opgevolgd aan de hand van indirecte indicatoren en via een continue samenwerking met externe partners. De effectiviteit kan dus op twee complementaire dimensies worden gevolgd.

Wat de economische impact betreft, leidt een daling van graffiti en vandalisme tot lagere reinigings- en herstellingskosten. Minder agressie tegen personeel kan resulteren in minder ziekteverzuim en bijgevolg lagere kosten voor vervanging en ondersteuning.

Wat de kwalitatieve evaluatie betreft, wordt het veiligheidsgevoel van reizigers gemeten via regelmatige enquêtes waarmee gepeild wordt naar de veiligheidsperceptie. Het resultaat daarvan wordt om de zes maanden gepubliceerd. Incidentopvolging gebeurt door systematische rapportering en samenwerking met de politiediensten, waardoor de omstandigheden in stations en op lijnen continu worden gemonitord.

Inzake de technische evaluatie worden na de implementatie van nieuwe maatregelen of technologieën de prestaties grondig geëvalueerd.

Securail heeft de afgelopen tien jaar een duidelijke evolutie doorgemaakt, zowel op het vlak van professionalisering, als wat de bevoegdheden en maatschappelijke rol betreft. Vandaag vormt de dienst een essentieel onderdeel van het veiligheids- en algemene beleid binnen het spoorgebeuren.

Securailagenten werken in een complexe omgeving, waarin ze voortdurend moeten schakelen tussen de rol van veiligheidsagent en die van beëdigd ambtenaar. Enerzijds staan ze in voor preventie en vaststelling van inbreuken op de vervoerswetgeving, zoals openbare overlast. Anderzijds worden ze geconfronteerd met ernstige veiligheidsincidenten, waaronder fysieke agressie, die gespecialiseerde vaardigheden en middelen vereisen.

Daarbij komt dat Securail opereert in een bijzondere context: een openbare infrastructuur, grote reizigersstromen en frequente confrontaties met criminele fenomenen. Hun bevoegdheden gaan bovendien verder dan die van de reguliere bewakingsagenten. Ze beschikken onder meer over het recht op identiteitscontrole, het vattingsrecht en de mogelijkheid om veiligheidscontroles uit te voeren binnen het wettelijke kader van de wet van 2 oktober 2017 betreffende de private en bijzondere

veiligheid.

Het stijgende aantal incidenten, waaronder gevallen van weerspanning en agressie tegen agenten, onderstreept de nood aan maatregelen die het respect voor en de zichtbaarheid van Securailagenten kunnen versterken. Daarbij kan worden gedacht aan publieke sensibilisering rond hun rol en bevoegdheden, evenals aan verbeterde opleidingen en uitrusting, waaronder het dragen van bodycams.

De vragen over de werking van Securail zijn in deze commissie al meerdere keren behandeld. Ik verwijs daarbij naar de gedetailleerde antwoorden die daarover eerder zijn gegeven. Het enige nieuwe element dat ik u kan meedelen, is dat in onderling overleg werd beslist om de vorige head of Corporate Security Service, die deze functie de afgelopen drie jaar heeft uitgeoefend, met ingang van 1 november te vervangen. Een nieuwe head of Corporate Security Service werd aangeduid. Die zal instaan voor de continuïteit van de werking van de dienst.

03.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben een beetje ontgoocheld in uw antwoorden.

U maakt een aantal analyses. U zegt het zelf: het thema komt hier regelmatig terug. Er komt zelfs nog een hele batterij vragen over Securail en veiligheid. De vraag naar analyses stellen wij al heel lang in deze commissie en dan hoor ik opnieuw het verhaal van sensibilisering, opleidingen en uitrusting. Daar hebben wij al zo vaak op gehamerd. Het moet er gewoon komen. Hetzelfde geldt voor het verhaal van de bodycams. We horen dat nu al een tijdje, maar wij willen dat graag concreet in de praktijk toegepast zien.

U zegt zelf dat er maar één nieuw element is. Ik vind dat eigenlijk een beetje een zwaktebod. De head of Corporate Security Service is vervangen. Ik zal nu niet zeggen dat ik fan ben van het beleid dat zij gevoerd heeft, maar alles herleiden tot dat ene element is natuurlijk ook kort door de bocht. Er is al langer een probleem, van voor de vorige head of Corporate Security Service. Het gaat veel breder dan dat.

Er kan absoluut veel worden gepraat en overlegd, maar op een zeker moment moeten er echt knopen worden doorgehakt. Er moeten aanpassingen gebeuren en er moet echt tot actie worden overgegaan. Het gaat om concrete veiligheids garanties, in de eerste plaats voor het personeel. Als men die al niet aan het veiligheidspersoneel kan geven, dan kan men die volgens mij zeker niet aan de treinreizigers geven. Ik mag alleen maar hopen dat er snel concrete acties zullen volgen.

U verwees zelf al naar opleidingen, uitrusting en dergelijke. Ik denk dat er op dat vlak veel winst te boeken valt. Ik heb daar in het verleden al vaak op gehamerd. Zet door en ga over tot actie.

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

04 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De wissel aan de top van Securail" (56009867C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vervanging van de directeur van Securail" (56010236C)

04 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le changement à la tête de Securail" (56009867C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le remplacement de la directrice de Securail" (56010236C)

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

De NMBS maakte bekend dat het hoofd van de veiligheidsdienst Securail op 1 november vervangen wordt. Volgens de NMBS zou dit in onderling overleg gebeurd zijn. Er is intussen een opvolger aangeduid die dus vanaf 1 november de taken van het vorige hoofd van Securail zal overnemen.

Welk is de concrete reden of aanleiding voor de vervanging van het hoofd van de veiligheidsdienst van

de NMBS?

Zal het voormalige hoofd van Securail actief blijven binnen de NMBS? Zo ja: in welke functie of hoedanigheid?

Op welke wijze verliep de selectie van het nieuwe hoofd van Securail? Werd de vrijkomende functie openbaar beschikbaar gesteld voor sollicitanten? Zo ja: waar, wanneer en kan de minister een overzicht geven van de ontvangen kandidaturen? Zo neen: waarom niet?

Zal het aanstellen van een nieuwe directeur bij Securail leiden tot een aanpassing van het veiligheidsbeleid? Zo ja: in welke zin? Welke concrete doelstellingen werden er bij de aanstelling vooruitgeschoven?

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

Mijnheer de minister, de directeur van Securail, de interne veiligheidsdienst van de NMBS, wordt vervangen. Volgens een mededeling aan het personeel werd in onderling overleg beslist dat de huidige directeur zijn functie niet langer zal uitoefenen. Er is intussen een opvolger aangeduid, die op 1 november is gestart. Vakbonden ACOD en ACV gewezen op een moeilijke werksfeer binnen Securail, waarbij sprake zou zijn van een "angstcultuur".

Ik heb hierover de volgende vragen:

Wat was precies de aanleiding of reden voor de vervanging van de directeur van Securail?

Werd voor de aanduiding van de nieuwe directeur een selectie- of benoemingsprocedure gevolgd? Zo ja, kunt u toelichten hoe die procedure verliep en welke criteria daarbij werden gehanteerd?

Kan u meer informatie geven over het profiel en de ervaring van de nieuw aangestelde directeur, en op welke manier deze aanstelling volgens u zal bijdragen aan een beter veiligheidsbeleid binnen Securail?

Ik heb inmiddels wel nog een bijkomende vraag. Is de start van de nieuwe directeur vlot verlopen?

04.03 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, er heeft inderdaad een vervanging plaatsgevonden op het niveau van de leiding van de dienst Corporate Security Service bij de NMBS nadat het vorige diensthoofd in onderling overleg de NMBS heeft verlaten. Binnen zijn bevoegdheid en conform de daartoe voorziene procedures heeft het directiecomité beslist om intern een nieuwe verantwoordelijke aan te duiden om de continuïteit van de werking van de Corporate Security Service te garanderen.

De nieuwe verantwoordelijke heeft zijn functie opgenomen op 1 november 2025. Het veiligheidsbeleid en de concrete doelstellingen worden in samenspraak met de bevoegde algemeen directeur Passenger Transport and Security uitgezet, in overeenstemming met het kader dat is vastgelegd door het openbaredienstcontract en het ondernemingsplan.

De nieuwe verantwoordelijke heeft ruime ervaring in verschillende overheidsbedrijven op het vlak van operationele aansturing, change management en transformatieprocessen.

Ik ga op basis van artikel 122 van het Reglement niet dieper in op uw vragen die een persoonlijk geval betreffen.

04.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, we hebben het er daarnet al heel kort over gehad. Er was inderdaad een probleem met het functioneren van het vorige Head of Corporate Security Service, maar hoewel hij is vervangen, blijven de problemen binnen het spoor bestaan, onder meer op het vlak van veiligheid, waarover we het daarnet hebben gehad.

Er was vooral een probleem ontstaan in de relatie tussen de Securaildirectie en het personeel dat op de werkvloer actief is. Dat element heb ik ook in uw antwoord op mijn vorige vraag enigszins gemist: met name de angstcultuur die onder het personeel heerst, de schrik om te spreken en zelfs de schrik

over de manier waarop zij hun werk uitvoerden. Die angst ging zelfs zo ver dat bij bepaalde vaststellingen liever de andere kant werd opgekeken. Dan zijn we natuurlijk heel ver van huis. Er werd gedaan alsof men niets had gezien uit schrik om verkeerd op te treden of om door de eigen directie als het ware te worden vervolgd.

Op dit moment ligt daar de belangrijkste opdracht, met name in het herstellen van het vertrouwen en het dichten van de vertrouwensbreuk die was ontstaan tussen het personeel en de directie. Dat is de eerste prioriteit voor de nieuwe baas.

Ik had hem trouwens graag eens gehoord in de commissie voor Mobiliteit. Ik had daarvoor een voorstel ingediend, om een hoorzitting met hem te organiseren, zodat we zijn visie op de toekomst en zijn plannen konden vernemen. De vorige baas van Securail hebben we hier immers niet gezien. Zijn voorganger daarentegen, de heer Vanderkimpfen, heeft ons nog uitgenodigd. De vorige baas, die nu vertrokken is, hebben we niet gezien. De nieuwe baas had ik dus heel graag gehoord. Dat is helaas niet kunnen doorgaan. Ik hoop dat we snel met hem kunnen kennismaken en vernemen hoe hij de vertrouwensband met het personeel zal herstellen en hoe hij de toekomst van Securail concreet ziet.

04.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil u graag bedanken voor uw antwoord.

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

05 Samengevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De herziening van het Diabolocontract" (56009879C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Diaboloticket" (56009996C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Nieuwe onderhandelingen over het Diaboloticket" (56010113C)

05 Questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La révision du contrat Diabolo" (56009879C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ticket Diabolo" (56009996C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La renégociation du ticket Diabolo" (56010113C)

05.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, comme vous le savez, tout voyageur qui souhaite se rendre en train à l'aéroport national doit s'acquitter d'une surtaxe de 6,90 euros, soit près de trois euros de plus qu'il y a dix ans. Ce coût découle du contrat de financement conclu entre l'État fédéral et la société privée Northern Diabolo qui avait investi à l'époque près de 290 millions d'euros dans la construction du tunnel. Ce contrat court jusqu'en 2047, les voyageurs devront donc encore attendre 22 ans avant de pouvoir se rendre à l'aéroport de façon durable et sans contribuer davantage à l'engorgement du ring de Bruxelles.

Vous avez récemment annoncé vouloir renégocier ce contrat. Quels contacts avez-vous déjà pris avec la société concernée? Quels aspects précis souhaitez-vous renégocier?

Selon la presse, le contenu du contrat Diabolo reste très opaque, protégé par des clauses de confidentialité strictes. Votre prédécesseur, M. Gilkinet, avait d'ailleurs indiqué ne pas y avoir accès. Disposez-vous, pour votre part, d'un accès complet à ce document? Comment justifiez-vous une telle opacité?

Plus de dix ans après sa mise en service, estimez-vous qu'un partenariat public-privé pour la construction de cette liaison était un choix judicieux? Selon vous, qui sont les gagnants? Qui sont les perdants de cette formule? Quelles leçons tirez-vous pour l'avenir de votre législature?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke: Beste collega's, sinds de inwerkingtreding van de wet 30 april 2007 wordt een specifieke heffing toegepast op reizigers die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur voor de luchthaven Brussel-Nationaal. De heffing, de Diabolotoeslag, is onderworpen aan de wettelijke

bepalingen en aan de contractuele bepalingen die zijn overeengekomen tussen Infrabel en Northern Diabolo. Het doel daarvan is de infrastructuur te financieren, onderhouden en exploiteren ten voordele van alle gebruikers van het openbaar vervoer.

Voorts heeft Northern Diabolo, mits voldaan wordt aan bepaalde contractuele voorwaarden, het recht om een aanpassing van de reizigerstoeslagen te vragen. Sinds 2007 vond een dergelijke aanpassing twee keer plaats: een eerste keer op 1 februari 2014 en een tweede keer op 1 februari 2023. Het goedkeuringsmechanisme voor een toeslagverhoging is beschreven in artikel 12, paragraaf 2 van de Diabolowet. Ik citeer: "Het initieel bedrag van de passagiersvergoeding en elke latere wijziging van dit bedrag worden vastgesteld door de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad, op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder." In de huidige situatie is er dus geen speelruimte voor de toepassing van dat mechanisme voor de verhoging van de vergoeding.

Concernant le nombre de suppléments Diabolo vendus, il s'agit là d'une information commercialement sensible qui, effectivement, ne peut être communiquée pour des raisons de confidentialité.

Plus de dix ans après la mise en service de la liaison Diabolo, il convient de rappeler que le recours à un partenariat public-privé pour la construction de cette infrastructure s'inscrivait dans une dynamique largement encouragée à l'époque, aux niveaux tant national qu'européen, pour accélérer la réalisation de projets d'envergure. Il serait dès lors réducteur de porter aujourd'hui un jugement sur le choix gouvernemental opéré à l'époque sans tenir compte du contexte et des attentes de l'époque.

Ce partenariat a permis la construction rapide – reconnaissons-le – d'une infrastructure moderne et performante, qui assure aujourd'hui une desserte efficace de l'aéroport national et contribue à renforcer son attractivité. Cette liaison fonctionne de manière fiable et répond à un besoin stratégique pour le pays. Le nombre de voyageurs et la part modale du train vers l'aéroport ont d'ailleurs considérablement augmenté: plus de 10 000 voyageurs se rendent chaque jour en train à l'aéroport, que ce soit pour y prendre l'avion ou pour y travailler.

Northern Diabolo et Infrabel sont toutes deux tenues de respecter les dispositions contractuelles, y compris les clauses de confidentialité tel que définies dans la convention conclue entre les parties dans le cadre du projet Diabolo. L'accord de concession prévoit une procédure de modification permettant à chacune des parties d'introduire une modification, mais uniquement dans des cas très exceptionnels et sous conditions strictes. Toute autre modification n'est possible que moyennant un accord exprès et écrit des deux parties. Pas plus que mes prédécesseurs, je ne dispose donc du dossier complet. En cas de résignation unilatérale anticipée du contrat par Infrabel, celle-ci serait contractuellement tenue de verser une indemnité substantielle à Northern Diabolo.

Zoals ik op 22 oktober heb gezegd, overweeg ik de herziening van het contract dat werd ondertekend met Northern Diabolo, om de evolutie van bepaalde factoren sinds de ondertekening in aanmerking te nemen. Het contract voorziet immers in een berekeningsmodel voor de Diabolotoeslag dat gebaseerd is op een toename van het aantal reizigers. De delicate onderhandeling van het Diabolocontract vergt een zorgvuldige voorbereiding. Het zou daarom onverstandig zijn mij op een datum vast te pinnen. Mijn kabinet pleegt overleg met Infrabel en de FOD Mobiliteit en doet een beroep op een gespecialiseerd advocatenkantoor en een auditinstantie. Ik sluit niet uit dat het Rekenhof daarbij wordt betrokken. Dat zal wellicht nodig zijn. Op dit moment zijn er met de private partner nog geen gesprekken geweest.

Het element dat volgens mij grondig moet worden heronderhandeld, betreft het treinverkeer. De door het Diabolocontract opgelegde verplichtingen bemoeilijken een optimale benutting van de bestaande capaciteit van en naar de luchthaven. De toeslag is daarbij problematisch, in zoverre die een ontradend effect op het treingebruik zou hebben. Wijzigingen zullen uiteraard enkel mogelijk zijn in een evenwichtig globaal akkoord tussen de partijen. Het spreekt vanzelf dat in het post-2032-tijdperk alle spooroperatoren van en naar de luchthaven onder dezelfde regelingen zullen vallen. Van problemen inzake ongeoorloofde staatssteun ten voordele of ten nadele van bepaalde partijen, hetzij infrastructuurbeheerders hetzij spooroperatoren, zal ook in de toekomst geen sprake zijn. Indien er ooit een probleem met staatssteun was gerezen, dan was er trouwens al lang een zaak aangespannen.

Tot slot heb ik geen indicaties dat de Diabolotoeslag een noemenswaardige verschuiving van het luchtverkeer naar regionale luchthavens zou hebben veroorzaakt.

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

Je vous soutiens évidemment dans votre volonté de revoir les termes du contrat Diabolo. Toutefois, pour nous, ce contrat est l'exemple parfait de ce qui ne va pas dans les partenariats public-privé. On privatise les profits, on socialise les pertes et, au bout du compte, ce sont toujours les mêmes qui paient, les citoyens.

Dans ce contrat, ce n'est pas l'opérateur privé qui assume le risque qu'il n'y ait pas assez de voyageurs, puisque le ticket de train augmente. Et, alors que l'opérateur privé voit ses profits garantis, ce sont, à chaque fois, les usagers, les voyageurs qui doivent payer. Les travailleurs de l'aéroport aussi doivent payer une surtaxe pour aller travailler, ce que je trouve assez indécent car personne ne devrait payer pour se rendre au travail.

Nous vous demandons donc, monsieur le ministre, d'agir assez rapidement et de renégocier ce contrat qui met le public à genoux, en mettant fin à cette surtaxe injuste.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de l'échange de permis de conduire palestiniens" (56010042C)

06 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stopzetting van de omwisseling van Palestijnse rijbewijzen" (56010042C)

06.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Depuis le 17 octobre 2024, les services du SPF Mobilité interdisent l'échange des permis de conduire délivrés par l'Autorité palestinienne après le 7 octobre 2023. Cette décision, prise à la suite de suspicions de fraude, affecte aujourd'hui indistinctement l'ensemble des Palestiniens.*

Vous savez qu'un refus de délivrance de passeport sur la base d'un critère protégé par la législation antidiscrimination peut être problématique, à condition d'être justifié par un objectif légitime et des moyens proportionnés. La sécurité routière est bien entendu un objectif légitime. Mais la mesure ici proposée consiste en un refus de délivrance de certains permis. Avez-vous envisagé des mesures moins dommageables pour les droits des Palestiniens?

Ainsi, L'analyse d'un faux est-elle à ce point conséquente qu'il faille refuser de traiter l'ensemble des dossiers? Pouvez-vous préciser l'ampleur du travail que nécessite l'analyse d'un faux?

Quelles mesures mettez-vous en œuvre pour limiter l'impact de la lutte contre cette fraude sur les Palestiniens? Pourquoi n'avez-vous pas demandé à l'administration d'opter pour une réaction qui ne pénalise pas indistinctement l'ensemble du groupe concerné, par exemple par la mise en place d'une cellule spéciale dédiée à l'analyse des permis palestiniens?

Comment l'administration a-t-elle détecté la fraude?

Combien de cas de fraude – et sur quelle période – ont été avérés?

Il semblerait que l'interdiction ne vise que certains types de permis. Pourquoi?

Des fraudes similaires ont-elles déjà été constatées pour des permis délivrés par d'autres pays? Si oui, pouvez-vous détailler l'ampleur de ces fraudes et les réactions de l'administration pour chacun de ces cas?

Que faites-vous pour donner au SPF Affaires étrangères les moyens de conclure son enquête le plus rapidement possible?

Des signalements ou plaintes ont-ils été déposés auprès d'organismes compétents tels qu'Unia ou

l'Ombudsman? Si oui, combien? Et quelle est leur analyse?

8. La régionalisation du permis de conduire et les réformes menées par les différentes régions ont mis fin à la possibilité de passer son permis dans d'autres langues que les langues nationales et l'anglais (moyennant des frais d'interprétation). N'est-ce pas là un frein à la bonne intégration des personnes étrangères? Pour rappel, en 2024, les Palestiniens étaient les plus nombreux à avoir obtenu le statut de réfugié en Belgique. Quelles initiatives allez-vous prendre pour garantir que les personnes d'origine étrangère puissent passer leur permis dans leur langue?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre: La loi belge ne prévoit que l'échange d'un permis de conduire authentique. L'authentification du permis de conduire étranger est donc une condition *sine qua non*. En Belgique, seule la police fédérale, donc l'OCRF, peut procéder à celle-ci. Tous les dossiers d'échange de permis palestiniens sont actuellement bloqués par la police fédérale. Cette suspension fait suite à la constatation de fraudes dans la production et la délivrance de ces permis. Pour vos questions précises sur ce sujet, je dois vous inviter à vous adresser à mon collègue le ministre de l'Intérieur, compétent pour la police fédérale.

Depuis la fin de l'année 2024, la police fédérale a alerté nos services de l'existence d'un trafic de permis de conduire palestiniens. La Belgique sert de plaque tournante pour une diffusion vers d'autres États membres de l'Union européenne. Il est apparu que des permis tout neufs ont été délivrés à des personnes de diverses nationalités. Par ailleurs, des services de police locaux ont signalé des cas de titulaires d'un permis belge obtenu par échange d'un permis palestinien qui se sont révélés manifestement inaptes à la conduite. De plus, une forte augmentation du nombre de demandes d'échange a été observée au SPF Mobilité, souvent après l'inscription en Belgique des demandeurs.

Le ministère des Affaires étrangères a lancé une enquête sur le territoire palestinien. Bien entendu, une révision de la situation pourra éventuellement être envisagée une fois l'enquête en cours terminée. Mais jusqu'à présent, aucun résultat de cette enquête ne nous a été communiqué. Je vous invite donc à solliciter, là aussi, mon collègue le ministre Prévot, pour de plus amples informations sur cette enquête.

Ces éléments nous empêchent de considérer que les conditions de l'article 41 de la Convention de Vienne ont été respectées lors de la délivrance de ces permis, notamment en ce qui concerne la démonstration des connaissances et compétences requises.

Une bonne gouvernance exige que la sécurité routière soit placée au premier plan, tant sur le territoire belge que dans l'Union européenne, où les permis belges délivrés en échange sont reconnus. Il est également essentiel de ne pas soutenir indirectement un trafic de documents authentiques délivrés de manière irrégulière. En conséquence, nous avons décidé de limiter l'échange des permis de conduire palestiniens aux véhicules de catégorie B et de ne plus accepter les permis délivrés après le 7 octobre 2023, date du début de la guerre entre les territoires palestiniens et Israël. Ces instructions ont été transmises aux communes et sont entrées en vigueur le 17 octobre 2024 pour toutes les procédures en cours, sans exception. Des précédents existent: l'échange des permis pakistanais et indiens en 1928 et syriens en 2015 a également été suspendu pour des raisons similaires. Les accords bilatéraux conclus avec le Pakistan et l'Inde avaient alors été dénoncés.

Le 8 mai 2025, une réunion a eu lieu entre les collaborateurs du SPF Mobilité et Transports, du SPF Affaires étrangères et de la DJT OCRF de la police fédérale. Toutes les parties ont énuméré leurs constats et les problèmes rencontrés concernant l'échange des permis de conduire palestiniens. Les actions ont également été discutées.

Le SPF Mobilité et Transports a reçu environ trois questions concernant l'échange des permis de conduire palestiniens via le Médiateur fédéral. Toutes ces plaintes ont reçu la même réponse, à savoir que l'échange des permis de conduire palestiniens était refusé parce que les conditions n'étaient pas remplies: permis délivrés lors de l'inscription en Belgique et non authentifiés par la police fédérale.

Nous avons récemment été contactés par Unia afin d'examiner la situation ensemble: une réunion avec toutes les parties concernées est prévue au début du mois de décembre.

Enfin, il convient de rappeler que les examens de conduite relèvent de la compétence régionale. À

aucun moment le gouvernement fédéral n'a recommandé de limiter le choix de la langue pour passer ces examens. Chaque région a agi de sa propre initiative.

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

Pour nous, cette décision est injuste et certainement illégale parce qu'elle constitue une punition collective contraire aux principes fondamentaux d'égalité et de proportionnalité. Elle ignore toute vérification individuelle des permis, même lorsque l'authenticité est confirmée.

Elle crée un frein majeur à l'intégration sociale et professionnelle de personnes réfugiées légalement en Belgique, en les empêchant d'accéder à un emploi nécessitant un permis. L'alternative proposée, repasser un examen en néerlandais ou en français, est irréaliste pour des personnes fraîchement arrivées, souvent encore traumatisées et qui ne maîtrisent pas totalement la langue.

Je remarque que vous ne faites rien d'ambitieux pour mettre fin à cette situation injuste. Nous allons donc prendre contact avec des organisations de terrain pour voir ce qu'il est possible de faire et comme vous le conseillez, nous allons également interpeller le ministre Prévot.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation, ou non, d'ouvrir le transport national de voyageurs à la concurrence en 2032" (56010048C)

07 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het al dan niet verplicht openstellen van het binnenlandse personenvervoer voor concurrentie in 2032" (56010048C)

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous affirmez régulièrement que l'ouverture du transport national de voyageurs à la concurrence en 2032 serait une obligation européenne. Pourtant, l'analyse des textes européens, y compris le quatrième paquet ferroviaire, montre que la Belgique pourrait continuer à attribuer directement le service public à la SNCB, à condition de respecter certaines conditions de performance et d'efficacité.

Ma question est donc très simple: pouvez-vous préciser sur quels textes ou directives européennes vous vous basez pour affirmer que la libéralisation du rail national en 2032 serait obligatoire et ne relèverait donc pas d'un choix politique?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Jacquet, merci beaucoup pour votre question qui me permet d'échanger avec vous sur ce thème pour lequel nos points de vue divergent.

En premier lieu, il convient d'indiquer que l'actuel contrat de service public de la SNCB, entré en application au 1^{er} janvier 2023 et qui arrivera à échéance le 31 décembre 2032, a été attribué sur la base de l'article 5, § 6, du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Jusqu'ici, nous serons d'accord. Or cet article qui permettait une attribution directe et inconditionnelle n'est plus d'application depuis le 25 décembre 2023.

Le règlement précité, qui constitue donc le fondement juridique essentiel des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, prévoit en son article 5, § 3 le principe suivant lequel les contrats de service public sont attribués par voie de mise en concurrence, les autres modes d'attribution constituant des exceptions, à interpréter dès lors de manière stricte. Parmi celles-ci, on retrouve celle qui est liée à la présence de circonstances exceptionnelles, celle qui est relative aux contrats de faible volume ou encore celle qui concerne la présence de certaines caractéristiques structurelles et géographiques propres au marché et au réseau pour des motifs d'amélioration significative de la performance.

Pour pouvoir y recourir, ces différentes exceptions nécessitent que soit démontré le respect des différentes conditions fixées. Or force est de constater que certaines exceptions ne sont objectivement pas applicables à la situation belge et que d'autres présentent une part élevée d'insécurité juridique.

Par rapport à d'autres réseaux, la prétendue spécificité structurelle et géographique du réseau belge n'est pas telle qu'elle pourrait justifier une nouvelle attribution directe. Ce n'est donc pas seulement un choix politique. C'est aussi la position du SPF Mobilité et de la SNCB elle-même.

Compte tenu dès lors de la nécessité de préserver la continuité et la sécurité juridique nécessaires à la bonne mise en œuvre du service public de transport ferroviaire de voyageurs, il est impératif de conformer la Belgique aux principes fixés par ledit règlement n° 1370/2007, que vous connaissez d'ailleurs tout aussi bien que moi.

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

Effectivement, nous n'avons pas le même point de vue ni la même interprétation. Selon nous, en effet, nous remplissons les conditions pour satisfaire aux exceptions.

La libéralisation n'est pas une fatalité, mais bien un choix politique: le choix de maintenir et de renforcer une entreprise publique pour offrir un service de qualité aux usagers et des conditions de travail décentes aux travailleurs, ou le choix de reléguer cette mission à des opérateurs privés qui n'auront comme seul objectif que de faire des bénéfices et de verser de juteux dividendes aux actionnaires.

Il suffit de voir ce qui s'est passé au Royaume-Uni et ce qui s'y passe maintenant, après la libéralisation du secteur et la privatisation de l'entreprise publique. Les opérateurs privés ont fait n'importe quoi, avec un sous-investissement dans le réseau qui s'est traduit par des retards, des annulations de trains, des accidents très graves, mais aussi par des licenciements de cheminots et par une dégradation des conditions de travail en général.

Est-ce là ce que vous voulez pour notre rail? Nous, non. Nous pensons dès lors que le mieux est d'arrêter de dérouler le tapis rouge à la libéralisation, d'arrêter de casser les droits des cheminots sous le prétexte de cette libéralisation. Vous devez donc faire le choix de l'intérêt général des travailleurs et des usagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- **Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact des nouveaux tarifs de la SNCB dans les zones périphériques et la Wallonie picarde" (56010049C)**

- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact de la grille tarifaire de la SNCB sur les seniors" (56011202C)**

08 Samengevoegde vragen van

- **Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de nieuwe NMBS-tarieven in de perifere gebieden en Picardisch Wallonië" (56010049C)**

- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van het tariefsysteem van de NMBS op senioren" (56011202C)**

08.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, depuis octobre 2025, en commission et en séance plénière, de nombreux députés – toutes tendances confondues – ont exprimé leurs préoccupations quant au nouveau plan tarifaire de la SNCB, récemment entré en vigueur. Il a été rappelé que cette réforme vise une simplification et une adaptation de la tarification à la fréquentation réelle du réseau, avec une tarification dynamique que l'on peut, à certains égards, comprendre. Beaucoup ont néanmoins insisté sur les inégalités territoriales et sociales qu'elle pourrait aggraver.

Outre la hausse générale des prix, l'instauration du régime heures creuses à partir de 9 h 00 du matin désavantage particulièrement les habitants des zones périphériques et rurales – dont je suis – et ceux qui effectuent souvent de longs trajets pour rejoindre les grands pôles d'emploi, dont Bruxelles. Les réductions Train+ deviennent dès lors largement inaccessibles pour ceux dont les déplacements débutent tôt, ce qui est souvent le cas.

La situation est particulièrement préoccupante pour les habitants de Wallonie picarde, région que vous connaissez fort bien et que, j'ose le croire, vous appréciez. Là-bas, certains navetteurs ont le sentiment d'être les naufragés du rail. Pour illustrer cette inégalité, un trajet Comines-Bruxelles en semaine et heures pleines coûte désormais 19,30 euros en deuxième classe et 31 euros en première classe, pour 1 h 52 de trajet, avec une correspondance à Gand, en Flandre, et une attente d'environ 20 minutes. À titre de comparaison, un trajet Lille-Bruxelles en TGV première classe coûte 15 euros pour 34 minutes de trajet direct. Faut-il en déduire que, demain, la France viendra au secours des navetteurs de Wallonie picarde en leur offrant des trajets plus rapides, plus confortables et moins chers que ceux de la SNCB?

Dès lors, monsieur le ministre, je souhaiterais obtenir des éclaircissements sur les points suivants. Quelle évaluation d'impact régional le gouvernement a-t-il demandée à la SNCB avant la mise en œuvre du nouveau plan tarifaire? La SNCB a-t-elle prévu des mesures compensatoires ou différenciées pour les régions périphériques, comme la Wallonie picarde, où les distances domicile-travail sont structurellement plus longues? Envisagez-vous de réviser la définition des heures creuses afin qu'elles tiennent compte des réalités géographiques et socioéconomiques du pays, notamment les provinces de Hainaut, de Luxembourg, de la Flandre orientale ou de Limbourg? Le gouvernement fédéral compte-t-il renforcer la concertation avec les régions et les communes frontalières pour éviter que les tarifs belges deviennent dissuasifs au profit des solutions étrangères, comme les TGV français ou néerlandais? Monsieur le ministre, ne me faites pas dire ou conclure: "Loin des yeux, loin du cœur".

08.02 Hugues Bayet (PS): Monsieur le ministre, j'ai découvert dans un article de presse récent qu'une augmentation très importante des tarifs du train entrerait en vigueur pour les seniors, y compris pour ceux qui disposent de la carte Train+. Des témoignages indiquent qu'un aller-retour qui coûtait environ 8,50 euros atteint désormais près de 20 euros, soit une augmentation dépassant les 200 %. Pour beaucoup de pensionnés, ces nouveaux prix deviennent impossibles, alors qu'il s'agit d'un public captif qui aime prendre le train et privilégie ce mode de transport à la voiture et au stress des embouteillages. Ne nous mentons pas, cette hausse s'ajoute à une série d'augmentations que subissent déjà nos pensionnés: le saut d'index que vous venez de décider, l'augmentation du coût de l'énergie, de l'alimentation, de la santé, l'augmentation de la TVA, et à présent une taxe supplémentaire pour un public dont le budget est particulièrement limité.

La SNCB vous avait-elle informé ou informé le gouvernement fédéral de la modification de la grille tarifaire avant sa mise en œuvre? Comment justifiez-vous une telle augmentation? Elle touche directement un public vulnérable et risque de le dissuader de prendre les transports en commun, alors qu'il s'agit d'un public particulier pour lequel il faut faire des efforts. Une évaluation sociale a-t-elle été réalisée pour mesurer l'impact financier réel de cette hausse sur les pensionnés? Le gouvernement entend-il intervenir pour demander à la SNCB de revoir ces tarifs ou de réintroduire un dispositif plus accessible pour les seniors? Enfin, comment garantir que la politique tarifaire de la SNCB reste compatible avec nos objectifs d'accessibilité sociale et ne se transforme pas en une série de taxes déguisées pour les publics fragilisés?

08.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Je vous remercie pour vos questions qui me permettent de répondre à ce qui est parfois de la désinformation. Je répète que la SNCB a révisé en profondeur sa politique tarifaire, avec un double objectif: simplifier le système et rendre les tarifs plus avantageux pour la majorité des voyageurs.

La nouvelle offre tarifaire de la SNCB a démarré en trombe. Au cours du premier mois, quelque 418 000 voyageurs ont acheté une carte Train+, dont la moitié en version annuelle. Cela signifie qu'un quart des voyageurs occasionnels, à savoir les voyageurs sans abonnement, ont opté pour la carte Train+. Chez les seniors, il s'agit même de la moitié.

Train+ est l'une des nouveautés de la nouvelle offre tarifaire lancée le 15 octobre. Les voyageurs qui utilisent Train+ bénéficient d'une réduction supplémentaire pendant les heures creuses et le week-end, ainsi que d'un tarif maximal avantageux, y compris pendant les heures de pointe. Monsieur Bayet, proportionnellement au nombre de voyageurs, Train+ est le plus souvent acheté et utilisé par les seniors. Pas moins de la moitié de leurs déplacements occasionnels sont effectués avec Train+.

Train+ rencontre également un grand succès auprès d'autres groupes cibles, tels que les jeunes et les

bénéficiaires d'interventions majorées. Ainsi, sur l'ensemble des voyageurs, en ce compris les adultes de 25 à 64 ans, un quart des voyages occasionnels ont été effectués avec la carte Train+.

Par rapport à l'illustration de prix de M. Cornillie, la comparaison ne tient pas, à moins de ne pas connaître la Wallonie picarde. Les 15 euros pour le TGV correspondent à un prix promotionnel exceptionnel. Le prix moyen d'un billet de TGV Lille-Bruxelles est en effet bien plus élevé – vous ne le prenez peut-être pas assez souvent –, souvent entre 23 et 30 euros. Il est donc trompeur d'opposer ce prix plancher au tarif standard de la SNCB. Tout en étant ouvert à tout input pertinent de la part des communes frontalières, il me semble que, pour l'heure, la SNCB ne doit pas trop craindre la concurrence d'opérateurs étrangers.

J'étais hier soir encore en présence du préfet et de M. Xavier Bertrand – qui doit être politiquement plus proche de vous que de moi – qui me demandait comment nous faisons pour avoir des prix aussi intéressants pour le train en Belgique. Les jeunes, les seniors et les bénéficiaires d'interventions majorées qui ont opté pour Train+ bénéficient de réductions sur un tarif déjà moins élevé. Contrairement à l'offre précédente, les seniors peuvent désormais voyager à un tarif réduit avant 9 h 00 du matin et ne sont plus obligés d'acheter un billet aller-retour. Ils ne payeront jamais plus que 5,5 euros par trajet.

Je tiens également à souligner que cette réforme n'a pas pour but de créer une opposition entre zones rurale et urbaine, mais de rendre le train plus attractif, plus simple et plus équitable, en garantissant que personne ne paye plus que la valeur réelle de son trajet et que chacun bénéficie automatiquement du meilleur tarif disponible.

Pour finir, je rappelle que la SNCB met ainsi en œuvre le contrat de service public conclu avec le précédent gouvernement de tutelle en décembre 2022. Ce contrat fait une distinction entre les tarifs réguliers – domicile-travail, domicile-école – et l'offre commerciale, où la tutelle peut intervenir beaucoup moins.

Différencier la définition d'heures creuses en fonction de la province aurait ajouté à la complexité d'une nouvelle grille tarifaire qui, selon certains, est déjà assez compliquée. Finalement, une augmentation de prix de 8,5 euros à 20 euros vaut uniquement sans carte Train+. Pour les personnes qui voyagent régulièrement, un voyage aller-retour – retour qui, contrairement à la situation précédente, ne doit plus être effectué le même jour – avec une carte Train+ ne sera donc jamais plus cher que 11 euros.

J'ai entendu "loin des yeux, loin du cœur". Vous avez vu qu'on peut avoir des yeux et bien garder son cœur en Wallonie picarde, même si on y est peut-être moins souvent que certains.

08.04 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, je ne dis pas que rien n'a été fait. Ces simulations sont bel et bien réelles. Elles ne relèvent pas de la désinformation. Il faut consulter le site internet, monsieur le ministre. Ces promotions sont valables à plusieurs créneaux horaires sur plusieurs jours.

Simplement, je dis que pour la cohésion du territoire, il est important d'avoir une attention particulière pour ces régions. Que cela vous plaise ou pas, que vous en riiez ou pas.

C'est un cas véritable qui est rapporté par plusieurs personnes – et des personnes que vous connaissez d'ailleurs fort bien, puisque vous avez travaillé avec certaines d'entre elles. Donc, c'est un cas avéré qui n'est pas anormal de devoir constater. Je le maintiens.

Et tant que la Wallonie picarde est au bout du territoire pour le ministre des Transports que vous êtes, tant que les Hauts-de-France sont au bout du territoire pour le ministre français des Transports, on n'aura jamais de solution valable de mobilité à l'échelle de l'Eurométropole. Et c'est là qu'il faut pourtant travailler, là où vous avez déjà assumé une responsabilité et là où cela n'a pas avancé. Je suis désolé de vous le dire.

08.05 Hugues Bayet (PS): Merci monsieur le ministre pour vos réponses.

Ma question n'était pas de faire du sous-localisme, mais de simplement penser à une tranche de notre population qui, *a priori*, devrait prendre le train encore plus souvent que les autres. Et ce qui m'interpelle vraiment dans votre réponse, vous le dites vous-même, c'est qu'il y a vraiment un problème de communication et de fausses informations.

En effet, si on arrive jusqu'au Parlement où deux députés qui ne sont pas du même parti vous posent la question, si des articles de presse ont été écrits et qu'il n'y a pas de réaction, je trouve qu'il y a quand même un souci. Je crois qu'on est quand même tous d'accord, le vrai souci, c'est qu'on doit tout faire pour valoriser nos chemins de fer ainsi que le travail de la SNCB et d'Infrabel. Donc, il faut peut-être aussi revoir la politique de communication, car cela n'est quand même pas normal.

Je ne vois pas pourquoi je remettrais en cause ce que vous venez de nous dire ici. Et l'objectif n'est pas de comparer, voire d'essayer de trouver le tarif qui serait le plus cher parce que j'ai pris tel jour et telle l'heure. Forcément, pour toute grille tarifaire, il y aura toujours un souci.

La difficulté, c'est vraiment cette mauvaise communication. Et je pense que vous avez aussi un rôle à jouer pour faire en sorte qu'on valorise au maximum les moyens qui sont mis dans ces nouvelles grilles tarifaires de la SNCB pour nos publics.

Manifestement, on voit quand même que l'information ne circule pas, ou en tout cas ne circule pas bien. J'espère pouvoir compter sur vous, monsieur le ministre, pour essayer d'améliorer les choses.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van verlies of diefstal van het rijbewijs" (56010065C)**

09 **Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les conséquences de la perte ou du vol du permis de conduire" (56010065C)**

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

Mijnheer de minister, wie zijn rijbewijs verliest of slachtoffer is van diefstal, moet hiervan aangifte doen bij de politie. De politie levert vervolgens een attest verloren rijbewijs af, waarmee men een nieuw rijbewijs kan aanvragen bij de gemeente.

Het door de politie afgeleverde attest wordt evenwel niet erkend als vervangend rijbewijs. In afwachting van de aflevering van een nieuw rijbewijs – doorgaans 3 à 5 werkdagen na de aanvraag – mag men dus geen voertuig besturen.

Het gebrek aan vervangend document brengt soms praktische problemen met zich mee, bijvoorbeeld wanneer men slachtoffer is van diefstal tijdens een verblijf in het buitenland. Bij gebrek aan geldig rijbewijs mag men dan niet met de wagen terug naar huis rijden.

Mijn vragen aan u:

Erkent u het probleem?

Is er een specifieke reden waarom het door de politie afgeleverde attest niet kan fungeren als vervangend rijbewijs?

Het geschetste probleem verdwijnt wanneer burgers toegang krijgen tot een digitaal rijbewijs. De EU wil hier werk van maken tegen 2030. Maar welke andere oplossingen ziet u, in afwachting van dit digitaal rijbewijs?

09.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Raskin, verkeershandhavers in de hele EU kunnen in de gegevensbanken van de lidstaten nagaan of een bestuurder werkelijk houder is van een geldig rijbewijs. Op dit moment is het voor sommige lidstaten al mogelijk om de consultatie in real time uit te voeren, maar dat is nog niet veralgemeend.

Bij verlies of diefstal van rijbewijs kan de overmacht door de rijbewijshouder daarenboven gestaafd worden middels het attest van verlies of diefstal afgegeven door de politie of de gemeente. Daarnaast

is het nuttig een foto of een kopie van het rijbewijs bij zich te hebben voor dergelijke noodgevallen.

U weet allicht ook dat we voorbereidingen treffen om het rijbewijs te dematerialiseren, zodat rijbewijshouders steeds kunnen terugvallen op een digitaal rijbewijs. Tegelijkertijd wordt het fysiek rijbewijs alleen nog afgeleverd op vraag van de rijbewijshouder zelf. Dat zal eveneens een oplossing zijn voor het door u gestelde probleem. Het attest van verlies of diefstal fungeert in België meteen ook als aanvraag tot vervanging van het verloren of gestolen rijbewijs. Het heeft evenwel geen enkel veiligheidskenmerk, buiten een stempel en een handtekening, en is daardoor vatbaar voor vervalsing. Het kan daarom niet beschouwd worden als een vervangend document voor een rijbewijs.

De rijbewijshouder heeft er baat bij om zo snel mogelijk een nieuw rijbewijs aan te vragen bij de gemeente. Dat kan binnen enkele dagen afgeleverd worden. Mocht er een proces-verbaal worden opgesteld, dan kan de bestuurder naderhand eenvoudigweg aantonen dat hij zijn rijbewijs niet kon voorleggen wegens verlies of diefstal. De wegverkeerswet voorziet immers een verschil tussen het niet-drager zijn van een rijbewijs en het niet-houder zijn van een rijbewijs.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik neem genoeg met uw tips om in dergelijke gevallen overmacht te kunnen invoeren en achteraf ook duidelijk te kunnen maken dat het om overmacht ging omdat men toevallig geen drager was, wat iets anders is dan geen houder te zijn van een rijbewijs. In de case die ik schetste, van een bestuurder in het buitenland, is dat misschien iets moeilijker, maar ik begrijp dat niet alles met een vingerknip op te lossen is.

Ik dank u voor de tips waarnaar kan worden verwezen wanneer er zich problemen voordoen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag 56010074C, maar de heer Van den Heuvel is niet aanwezig.

10 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De resultaten van de gecoördineerde veiligheidsactie in het openbaar vervoer" (56010083C)

10 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les résultats de l'action de sécurité coordonnée menée dans les transports publics" (56010083C)

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

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag met referentie 0444 dd. 28/07/2025 waarvoor ik tot op heden nog steeds geen antwoord mocht ontvangen:

Bij een gecoördineerde actie van de NMBS, Securail, de stad Blankenberge, de Dienst Vreemdelingenzaken, de lokale en de federale politie en De Lijn op het openbaar vervoer (tram en trein) in Blankenberge trof men tien personen aan die drugs op zak hadden en werden bij vier personen wapens aangetroffen. Het betrof drie messen en een stroomstootwapen. Bijkomend stonden ook zes personen geseind. Tot slot werden ook tientallen processen wegens zwartrijden opgesteld.

Heeft u kennis van de opvallende resultaten? Welke conclusies trekt u uit deze resultaten?

Welke specifieke maatregelen gaat u nemen om het bezit van wapens op het openbaar vervoer terug te dringen?

Welke specifieke maatregelen gaat u nemen om het aantal personen zonder vervoerbewijs terug te dringen?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de NMBS en ik hebben kennisgenomen van de resultaten van de veiligheidsactie in het station van Blankenberge. Securail heeft actief deelgenomen aan die gecoördineerde en multidisciplinaire actie, zoals ook het geval was bij eerdere gelijkaardige

initiatieven in dat station.

De bevindingen bevestigen het belang van een nauwe samenwerking tussen de verschillende diensten. Veiligheid in en rond stations is immers een gedeelde verantwoordelijkheid. Elke partner heeft daarbij een eigen opdracht. De politie focust op strafrechtelijke inbreuken, de Dienst Vreemdelingenzaken op personen zonder geldige verblijfsdocumenten, De Lijn op zwartrijders op tram en bus en Securail op de naleving van de spoorwegwetgeving en de veiligheid op het spoorwegdomein.

Bovendien stemmen de vastgestelde feiten in Blankenberge als een middelgroot station overeen met wat we ook in andere stations van een vergelijkbare omvang zien.

Het bezit van wapens op het openbaar vervoer blijft een ernstige bezorgdheid. De aanwezigheid en waakzaamheid van Securail vormen daarbij een belangrijk middel om verdacht gedrag tijdig op te merken. Voorafgaande controles bij vertrekkende treinen zijn een essentieel instrument om risico's vroegtijdig te detecteren.

Daarnaast worden Securailagenten voortdurend opgeleid om risicosignalen te herkennen en op een veilige manier met dergelijke situaties om te gaan. Die werkwijze maakt deel uit van reguliere patrouilles en van gezamenlijke acties met de politiediensten.

Samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken werken we aan een versterking van die samenwerking en een betere ondersteuning door de verschillende politiediensten in de stations en op de treinen.

Om het aantal reizigers zonder geldig vervoerbewijs terug te dringen, heeft de NMBS een reeks concrete en gestructureerde maatregelen genomen. Die acties maken deel uit van een globale strategie voor de bestrijding van fraude, met als doel om de billijkheid en de veiligheid op het spoorwegnet te versterken.

Sinds het tweede semester van 2024 zijn de controles aanzienlijk opgevoerd. In het hele land werden grootschalige operaties uitgevoerd, wat duidelijk aantoonde dat fraudebestrijding een operationele prioriteit is voor de NMBS en mezelf.

Met de steun van de NMBS wil ik de aanwezigheid van Securail in de treinen en op de perrons versterken, om zo het veiligheidsgevoel van de reizigers te verhogen en efficiënter te interveniëren.

Die versterkte controles hebben niet alleen een afschrikkend effect, maar maken het ook mogelijk om overtreders sneller en efficiënter te identificeren. Het treinpersoneel wordt bovendien intensiever begeleid en ondersteund, onder meer via coachingtrajecten, die een uniforme en strikte toepassing van de controleprocedures op het gehele netwerk moeten garanderen.

Daarnaast werd een sensibiliseringscampagne gelanceerd, zowel in de stations als op de treinen en aan de toegang tot de perrons, onderaan de liften en roltrappen, om reizigers eraan te herinneren dat een geldig vervoerbewijs essentieel is en om verantwoord gedrag te stimuleren. De strijd tegen zwartrijden gebeurt in nauwe samenwerking met De Lijn en andere vervoermaatschappijen.

Tijdens gezamenlijke acties worden reizigers systematisch gecontroleerd op geldige vervoersbewijzen, terwijl Securail instaat voor toezicht aan de perrontoegangen en voor het creëren van een veilige omgeving voor de controleurs. Die gecombineerde aanpak weerspiegelt de wil van de NMBS om het aantal reizigers zonder geldig vervoerbewijs aanzienlijk te verminderen, met respect voor de regelgeving en met behoud van een kwalitatieve openbardienstverlening.

De continue aanwezigheid van Securail en de nauwe samenwerking met alle betrokken partners, politie, sociale diensten enzovoort, blijven daarbij cruciaal, om zowel de veiligheid als de naleving van de regels te waarborgen. Daarom wil mijn kabinet, in samenwerking met het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken, de wetsebepaling integreren in het nationaal veiligheidsplan en in de lokale veiligheidsplannen van de politie, om die coördinatie te structureren.

Mijn collega van Binnenlandse Zaken, de heer Quintin, en ikzelf hebben samen een werkgroep opgestart, die regelmatig samenkomt, om de synergie tussen de betrokken diensten te versterken, met

het oog op meer efficiëntie en aanwezigheid op het terrein.

10.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik deel uw mening dat het bijzonder belangrijk is dat de verschillende diensten samenwerken. Ik ben absoluut voorstander van controles, zoals die in Blankenberge. Ik dring er vooral op aan dat het aantal controles wordt opgevoerd. Dat is ongelooflijk belangrijk.

U spreekt over preventie. Voorkomen is inderdaad altijd beter dan genezen, zoals men zegt. Preventie staat of valt echter met zichtbare aanwezigheid. Daarvoor zijn de nodige personele middelen vereist. Dat geldt zowel voor de spoorwegpolitie als voor Securail en eventueel andere diensten.

Ik miste enigszins een antwoord op mijn specifieke vraag naar het toenemende gebruik van wapens, in het bijzonder messen, in het openbaar vervoer.

U hebt ten dele geantwoord op mijn vragen over de beteugeling van zwartrijden, maar het dragen of het gebruik van messen in het openbaar vervoer en het toenemende druggebruik in de stations en in de treinen, zijn niet te miskennen problemen.

Ik hoop alleszins dat er werk gemaakt wordt van meer controles en dat er een goede samenwerking is met uw collega van Binnenlandse Zaken, maar ook met uw collega van Justitie, want het bestraffend element moet natuurlijk wel volgen. Voor dat laatste element valt nog een hele weg af te leggen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56010084C van mevrouw De Knop is omgezet in een schriftelijke vraag.

Mijn vraag nr. 56010085C over de personeelssituatie bij Securail trek ik in, want ik heb daarop al een vrij uitgebreid schriftelijk antwoord ontvangen. De ontbrekende antwoorden heb ik teruggevonden in de antwoorden op voorgaande vragen.

11 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bestelling van dubbeldekstreinen door Eurostar bij Alstom" (56010088C)
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Alstom en de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS" (56011207C)

11 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La commande de trains à deux étages passée par Eurostar auprès d'Alstom" (56010088C)
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Alstom et la décision prise par le conseil d'administration de la SNCB" (56011207C)

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

Eurostar heeft de bestelling van 30 dubbeldekstreinen bij Alstom bevestigd. Mogelijk wordt die bestelling nog uitgebreid tot 50 treinstellen. Aan het volledige order hangt een prijskaartje van 2 miljard euro.

Opvallend daarbij is dat deze treinen zullen geproduceerd worden in Franse fabrieken. De site van Alstom in Charleroi zal betrokken worden bij het leveren van statische omvormers en elektronische componenten. De site van Alstom in Brugge valt na het mislopen van het order van de AM30-treinstellen opnieuw uit de boot.

Hoe beoordeelt de minister het feit dat de treinstellen in Franse fabrieken zullen gebouwd worden en dat het fabriek van Alstom in Brugge opnieuw wordt uitgesloten? Acht de minister dit aanvaardbaar aangezien dit land via de NMBS financieel bijdraagt binnen de Eurostar groep?

Wat zullen hiervan de sociale en economische gevolgen zijn voor de fabriek van Alstom in Brugge en

voor de werknemers aldaar?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de werkgelegenheid binnen de fabriek van Alstom in Brugge te verzekeren?

De NMBS heeft een aandeel van 18,5 % in de Eurostar groep. Heeft de NMBS en/of de federale overheid bij Eurostar gepleit om dit order geheel of gedeeltelijk toe te wijzen aan de fabriek van Alstom in Brugge? Zo ja, wanneer en hoe? Zo neen, waarom niet?

In tegenstelling tot dit land slaagt men er in Frankrijk klaarblijkelijk wel in om grote industriële orders te laten uitvoeren in eigen land. Welke lessen trekt de minister uit de toewijzing van de recente treinorders voor de AM30-treinstellen en deze dubbeldekstreinen?

Zal de minister maatregelen nemen opdat toekomstige orders wel werk (en werkzekerheid) zullen opleveren in onze eigen lokale fabrieken? Zo ja, welke en wanneer? Zo nee, waarom niet?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De bestelling van hogesnelheidstreinen en rollend materieel door Eurostar Group, die recent werd aangekondigd, valt volledig onder de eigen beslissingsbevoegdheid van die onderneming. De minderheidspositie van de NMBS in de Eurostar Group, goed voor 18,5 % van het aandelenkapitaal, verleent haar noch controle over de entiteit, noch enige specifieke beslissingsbevoegdheid op dat vlak. De locatie van de productie van de toekomstige treinstellen bij leverancier Alstom, die door Eurostar Group voor de bestelling werd geselecteerd, is afhankelijk van de industriële capaciteit en productieorganisatie van de leveranciers en dat behoort tot zijn autonome bevoegdheid.

Bovendien beschikt momenteel geen enkele fabrikant van hogesnelheidstreinen over een productiefaciliteit voor volledige treinstellen in België. Ik betreur dat de vestiging in Brugge niet profiteert van de economische voordelen van de bestelling van nieuwe treinen door Eurostar. Ik kan echter op geen enkele manier ingrijpen in het beheer en de beslissingen van bedrijven als Eurostar of Alstom, noch rechtstreeks, noch via de NMBS, die volledige autonomie heeft op het vlak van beheer overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven.

Ik kan de sociale en economische gevolgen van de Alstomfabriek in Brugge voor haar werknemers niet inschatten. Ik kan ook geen werkgelegenheid garanderen. Ook Frankrijk moet de Europese regels naleven. Als Franse bedrijven overheidsopdrachten binnenhalen, komt dat doordat hun offertes als beste uit de bus komen. De verbetering van de prestaties en het concurrentievermogen van onze bedrijven moet het belangrijkste doel blijven om de industriële activiteit en de daarmee samenhangende werkgelegenheid in stand te houden en te ontwikkelen. De openstelling van de markt biedt ook een kans voor onze sterk op de export gerichte economie.

Wat mijn specifieke bevoegdheden betreft, zal ik altijd toezien op een strikte toepassing van de regels voor overheidsopdrachten. Ik ben voorstander van een herziening van de regelgeving waarbij we nagaan of daarin criteria kunnen worden opgenomen die rekening houden met de lokale economische gevolgen, de industriële ontwikkeling en de werkgelegenheid, met inachtneming van de Europese regelgeving.

Het aanbestedingsdossier werd niet behandeld tijdens de vergadering van de raad van bestuur van 5 december. Zoals ik al zei in de commissie op 22 oktober, bepaalt de procedure dat de raad van bestuur finaal zal moeten beslissen over de gunning van het dossier na het afronden van de onderhandelingen met de voorkeursbieder. Wat de lokale werkgelegenheid betreft, de NMBS mag geen voorkeur geven aan lokale productie of aan een inschrijver die bijvoorbeeld tot op zekere hoogte de lokale productie of de ontwikkeling van lokale kennis of banen zou garanderen. De plaats waar geproduceerd wordt, is geen relevant criterium voor de kwaliteit van de offertes. Criteria waarmee de herinvesteringen in de lokale economie worden beoordeeld, zijn evenmin aanvaardbaar.

De raad van bestuur van de NMBS heeft vastgesteld dat de offertes van de drie aanbieders elk melding maakten van een beroep op lokale leveranciers. De raad waardeert dat en heeft de voorkeursbieder uitgenodigd die plannen te concretiseren.

11.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik vat het even samen. U betreurt dat de Alstomvestiging in Brugge naast het order grijpt. Betreuren helpt echter niet veel. U zegt dat u de gevolgen voor de vestiging van Alstom in Brugge niet kunt inschatten. U voegt eraan toe niet in staat te zijn de werkgelegenheid daar te helpen verzekeren. Voor de rest kan ik alleen vaststellen dat de regels die in België gelden voor de toewijzing van overheidsopdrachten, natuurlijk ook in Frankrijk gelden. In Frankrijk slaagt men er echter wel in om de eigen industriële sites van werkgelegenheid te voorzien door orders toe te wijzen. In België is dat blijkbaar niet mogelijk. Ik vind dat bijzonder jammer voor de werknemers bij Alstom in Brugge.

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

12 Samengevoegde vragen van

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De plannen van de Europese Commissie voor de hogesnelheidstreinen" (56010091C)
- **Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De Europese plannen voor hogesnelheidsverbindingen tussen hoofdsteden" (56010154C)

12 Questions jointes de

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Les projets de la Commission européenne en ce qui concerne les trains à grande vitesse" (56010091C)
- **Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Les projets européens de liaisons à grande vitesse entre les capitales" (56010154C)

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

De Europese Commissie maakte bekend versneld werk te willen maken van de uitrol van een Europees netwerk voor hogesnelheidstreinen. Op deze wijze wil men van het spoor een valabel alternatief maken voor korte afstandsvluchten met het vliegtuig.

De ambitie is om tegen 2030 het treinverkeer aan hoge snelheid te verdubbelen tegenover 2015.

De kostprijs voor dit alles wordt geraamd op 345 miljard euro. In een latere fase, tegen 2050, wordt de kostprijs op 546 miljard euro geraamd.

Op welke wijze zal de minister erover waken dat de verdere uitrol van internationale hogesnelheidstreinen niet ten koste van het nationale spoorverkeer zal plaatsvinden?

Welk zal het aandeel van België zijn in de kosten van dit project? Welk zal de economische return uit dit project voor dit land zijn?

Welk zal de totaal gerealiseerde besparing inzake CO₂-uitstoot zijn voor dit land tegen 2030 als gevolg van dit project?

Welke infrastructurele werken zullen nodig zijn voor deze Europese plannen? Welke kostprijs zullen de aanpassingswerken die hiervoor nodig zijn met zich meebrengen?

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

12.02 Minister Jean-Luc Crucke: Op 5 november 2025 heeft de Europese Commissie haar mededeling *Europa verbinden via hogesnelheidstreinen* gepubliceerd. Op die mededeling werd met spanning gewacht gezien het belang van een betere verbinding tussen de belangrijkste Europese steden, met name de Belgische steden, en van echte alternatieven voor vervuilende vervoerswijzen en kortere afstandsvluchten. In de mededeling wordt een reeks initiatieven aangekondigd die niet allemaal betrekking hebben op infrastructuur.

Ik neem met belangstelling kennis van het plan van de Europese Commissie om de hogesnelheidsspoorverbindingen in Europa uit te breiden. Het project sluit volledig aan bij de strategie

van onze regering, die erop gericht is de internationale verbindingen te versterken en de concurrentie in de hogesnelheidssector te stimuleren.

Het spreekt voor zich dat de voorgestelde maatregelen grondig moeten worden geanalyseerd, zodra de Europese Commissie de concrete elementen heeft voorgesteld. Ons hogesnelheidsnetwerk is al goed ontwikkeld en het plan voorziet specifiek in verbindingen via onze hoofdstad. Het is dus aan ons om te werken aan de randvoorwaarden die een echt aantrekkelijke verbinding met Brussel moeten garanderen. Het dossier staat duidelijk in mijn roadmap voor 2026.

Zoals ik al eerder heb aangegeven, mag ons doel om het aanbod van internationaal spoorvervoer te vergroten, niet ten koste gaan van het nationale aanbod. Er moet een evenwicht worden gevonden, met name op de drukste punten van het netwerk.

Voor de capaciteit van ons netwerk zal alles afhangen van de interesse die de spooroperatoren zullen tonen om er met een trein te rijden. De capaciteitsanalyses zullen door Infrabel moeten worden uitgevoerd op basis van concrete aanvragen. Eén zaak is zeker. Er zal moeten worden gezorgd voor een evenwicht tussen het aanbod van het internationale en het nationale treinverkeer, met name in de drukste zones van het netwerk.

Wij zullen ten slotte actief deelnemen aan de bespreking van de concrete maatregelen die de Europese Commissie volgens haar tijdschema zal voorstellen. Ik zal ervoor zorgen dat de NMBS en Infrabel volledig bij het proces worden betrokken in overeenstemming met de eisen inzake overleg.

Wat de kosten van het door de Europese Commissie ontwikkelde hogesnelheidsplan betreft, hebben de aangehaalde bedragen betrekking op de hele Europese Unie. Voor een ventilering van de bedragen over de lidstaten is het nog veel te vroeg. Het gaat trouwens om ramingen. Ikzelf stel vast dat België al goed voorzien is van hogesnelheidsinfrastructuur. België is al verbonden met onze buurlanden door hogesnelheidslijnen, die rechtstreeks van grens tot grens zijn aangelegd.

Zoals u weet, worden er momenteel werkzaamheden uitgevoerd aan de lijnen van het netwerk die ons verbinden met onze buurlanden, waaronder Luxemburg, om de snelheid van de treinen te verhogen en zo de reistijden te verkorten.

Hoewel het niet om hogesnelheidstreinen in de eigenlijke zin van het woord gaat, past de snelheidsverhoging in het streven van de Europese Commissie om de reistijden aantrekkelijker te maken in vergelijking van die van andere vervoerswijzen.

Het door de Commissie voorziene plan voorziet niet in wonderoplossingen voor de financiering van nieuwe infrastructuur en maakt in grote mate gebruik van alternatieve financieringsoplossingen als particuliere financiering. De Commissie zal met de lidstaten besprekingen voeren om daarover te overleggen.

Het is nog veel te vroeg om het economische rendement van dat plan voor ons land te beoordelen, net zoals dat het geval is voor de vermindering van broeikasgassen. Daar het plan gericht is op alle grensoverschrijdende trajecten, is het duidelijk dat rekening gehouden moet worden met de impact van alle voorgestelde maatregelen, zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van regelgeving.

Overigens worden in het plan van de Commissie niet rechtstreeks de investeringen genoemd die nodig zijn om hogesnelheidstreinen in Europa in te voeren. Dat is een taak voor de coördinator van de trans-Europese vervoersnetwerken in het kader van een werkplan. Ik verwacht de voorstellen van de coördinatoren tegen het einde van dit jaar of tegen begin volgend jaar. Op dat moment zal ik in overleg met Infrabel kunnen nagaan welke investeringen wenselijk zijn.

Tot slot sta ik zeer positief tegenover de door de Europese Commissie voorgestelde ontwerpplannen. Aangezien het eerste doel daarvan is de ontwikkeling te ondersteunen van de hogesnelheidsspoorverbindingen tussen de Europese hoofdsteden, is dat een stap die ik wens te ondersteunen en aan te moedigen. Ik zal natuurlijk aandacht hebben voor de manier waarop het plan een impact zal kunnen hebben op de modal shift in ons land en op de gevolgen voor het nationale spoorverkeer.

Ik heb trouwens de gelegenheid gehad om het onderwerp ter sprake te brengen bij de commissaris van Vervoer, de heer Apostolos Tzitzikostas, op woensdag 3 december in de marge van de Raad Vervoer. Hij steunt eveneens het plan van de Europese Commissie en hij heeft me aangemoedigd een nieuw dossier in te dienen om de voltooiing van as 3 te versnellen, iets wat hij ten zeerste wenst en waarbij hij niet zal aarzelen een standpunt in te nemen.

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

Ik begrijp dat de meeste details duidelijk zullen worden in de loop van 2026. Ik wil u maar één opdracht meegeven: zorg ervoor, waak erover, om niet te zeggen garandeer, dat al die Europese plannen niet opnieuw ten koste gaan van het nationale spoorvervoer en van de dagelijkse pendelaars.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- Steven Coenegrachts aan Maxime Prévot (VEM Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking) over "De diplomatieke contacten met Nederland over de Maasbrug" (56010119C)

- Frank Troosters aan Maxime Prévot (VEM Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking) over "De contacten met Nederland over de afbraak van de Maasbrug in Maastricht" (56010179C)

- Alain Yzermans aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van de Nederlandse spoorweglijn Maastricht-Lanaken" (56010463C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van de spoorlijn Maastricht-Lanaken" (56010555C)

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorlijn Maastricht-Lanaken" (56010624C)

13 Questions jointes de

- Steven Coenegrachts à Maxime Prévot (VPM Affaires étrangères, Affaires européennes et Coopération au développement) sur "Les contacts diplomatiques avec les Pays-Bas concernant le pont sur la Meuse" (56010119C)

- Frank Troosters à Maxime Prévot (VPM Affaires étrangères, Affaires européennes et Coopération au développement) sur "Les contacts avec les Pays-Bas concernant la démolition du pont sur la Meuse à Maastricht" (56010179C)

- Alain Yzermans à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de la ligne ferroviaire néerlandaise Maastricht-Lanaken" (56010463C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de la ligne ferroviaire Maastricht-Lanaken" (56010555C)

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La ligne ferroviaire Maastricht-Lanaken" (56010624C)

13.01 Steven Coenegrachts (Open Vld): Mijnheer de minister, ik had mijn vraag gericht aan de minister van Buitenlandse Zaken, want het gaat natuurlijk over een Nederlandse beslissing en wel een die heel belangrijk is voor onze regio, vandaar ook het Limburgs onderonsje. Het gaat over de toekomst van spoorlijn 20, de verbinding tussen Hasselt en Maastricht via het spoor, die volledig afhankelijk is van het oversteken van de Maas in het centrum van Maastricht.

Het is al enige tijd dat Nederland ermee dreigt die brug af te breken. Daarmee komt ook een einde aan de droom van velen onder ons om die fameuze spoorlijn te heractiveren. Het is ook economisch – het Albertkanaal en de Maas – een zeer belangrijke verbinding, dus we zijn daar allemaal grote voorstander van.

We willen ervoor pleiten dat u contact opneemt met uw Nederlandse collega om de afbraak te voorkomen, opnieuw overleg te plegen en te zorgen dat er een toekomst is voor die verbinding tussen de beide Limburgen, die voor ons zo cruciaal is. Misschien hebt u al contact opgenomen met uw

Nederlandse collega. Dan zouden we zeer benieuwd zijn naar de terugkoppeling van dat gesprek.

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

Al sinds de vorige legislatuur waarschuwt mijn fractie in dit parlement voor de mogelijke afbraak van de Maasbrug in Maastricht. Deze afbraak zou het definitief onmogelijk maken om een rechtstreekse treinverbinding van Vlaanderen (via Hasselt) naar Maastricht te realiseren. Dit zou enorme maatschappelijke en sociaa- economische gevolgen hebben voor Limburg en de achterliggende regio's.

Het is dus van groot belang dat op elk mogelijke politiek niveau alles uit de kast gehaald wordt om onze burens uit Nederland te overtuigen van het belang van het behoud van de Maasbrug en dus niet tot de afbraak van deze brug over te gaan.

Welke contacten heeft u vanuit uw bevoegdheid als minister van Buitenlandse Zaken over deze aangelegenheid gehad met uw Nederlandse collega's?

Heeft U gewezen op het groot strategisch belang van de Maasbrug en aangedrongen om niet tot de afbraak over te gaan? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Welke verdere acties heeft u inzake deze aangelegenheid gepland? Op welke wijze gaat u trachten de Nederlanders te overtuigen niet tot de afbraak over te gaan?

Reeds lange tijd is er sprake van een mogelijke afbraak van de Maasbrug in Maastricht. Deze brug is essentieel voor een spoorverbinding tussen Vlaanderen/Limburg/Hasselt met Maastricht.

De afbraak van deze brug zou een toekomstige spoorverbinding definitief onmogelijk maken.

Wat is uw reactie op de beslissing van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat in Nederland om deze spoorlijn te schrappen?

Kan u bevestigen dat de indiener van deze vraag reeds meermaals parlementaire vragen en andere initiatieven genomen heeft en U meermaals ondervraagd heeft om te waarschuwen voor de dramatische gevolgen die een eventuele afbraak van de Maasbrug voor Vlaanderen zou hebben?

Welke acties heeft U, de premier, of een andere lid of vertegenwoordiger van deze regering recent genomen om de Nederlanders te overtuigen niet tot de afbraak van de Maasbrug over te gaan? Met welk resultaat?

Welke andere acties zal u dienaangaande nog nemen?

13.03 Alain Yzermans (Vooruit): Mijnheer de minister, het is lang geleden dat we elkaar nog gezien hebben. Het is belangrijk dat wij een eenheid vormen, zeker bij een terechte vraag.

Het schrappen van de spoorlijn Maastricht-Lanaken is vanuit drie oogpunten een nederlaag. Ten eerste is het dat vanuit een internationaal verbindingsoogpunt. De economische ontsluiting en het goederenvervoer zijn essentieel. Ten tweede speelt uiteraard het aspect van de verbinding zelf, die nu voor een stuk gefnuikt wordt. Ten derde wordt hiermee ook een einde gemaakt aan een alternatief voor de fameuze Spartacus-trambus, die op de rails was gezet, maar het uiteindelijk niet zal halen. Om die drie strategische redenen vinden wij het dus belangrijk dat dit standpunt wordt heroverwogen.

U hebt contacten gelegd en aangegeven dat er momenteel geen federaal initiatief is. U hebt inderdaad wel gezegd dat er mogelijk overleg op stapel staat. Met het oog op strategische en economische opportuniteiten en ook vervoersoverwegingen is het van belang dat die lijn opnieuw geactiveerd wordt en de nodige kansen krijgt.

Mijn tweede vraag betreft de IJzeren Rijn of het alternatief daarvoor. Een belangrijke spoorwegverbinding vanuit Antwerpen naar het Ruhrgebied verloopt nu via de Montzenlijn, de bekende Montzenroute. Het alternatieve tracé, het 3RX-tracé, is korter en creëert ook meer capaciteit. Zijn er

mogelijkheden om stappen te zetten om de tonnages te verhogen?

Ik heb ook nog een algemene vraag aan u. Bent u bereid om een aantal Limburgse dossiers te bespreken, eventueel met een aantal fracties en stakeholders uit Limburg? Ik nodig u uit om dat op provinciaal niveau te doen. U bent daar bekend en wij zien u graag komen om gesprekken te voeren, ook met vertegenwoordigers van het ministerie zelf. Het is belangrijk dat de NMBS daarbij wordt betrokken, evenals een aantal stakeholders zoals Voka en andere partners en alle politieke fracties. Misschien kunt u dat overwegen.

13.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag komt hier om de zoveel tijd aan bod. De analyse werd heel mooi geschetst door collega Coenegrachts. Ik heb daar niets aan toe te voegen. Ook de concrete vragen zijn al in belangrijke mate geschetst. Gezien het belang ervan wil ik ze, in alle bescheidenheid, toch nog eens overlopen.

Mijnheer de minister, het is belangrijk dat u onze mening, die kamerbreed in Limburg wordt gedragen, ook deelt. De procedure die in Nederland is opgestart, zou de facto het einde kunnen inluiden van een toekomstige heropening van die spoorlijn. Het is belangrijk dat u daar als minister van overtuigd bent.

Ten tweede, bent u het ermee eens dat, als die beslissing wordt genomen, ze indruist tegen de ambitie die we samen in het federale regeerakkoord hebben neergeschreven voor meer en betere Europese treinverbindingen? Ook daarover moeten we het eens zijn.

Ten derde, aansluitend bij het slot van collega Yzermans, weet u dat ik altijd heb geweigerd om dat dossier als een geïsoleerd dossier te bekijken. Mijn vraag aan u is of u bereid bent om in dat dossier, net zoals in het dossier van de IJzeren Rijn en ook inzake de volgens mij vaak vergeten verbinding Hamont-Weert voor personenvervoer, in gesprek te gaan. Ik denk dat beide projecten even belangrijk zijn als het voorkomen van de sloop van die brug, zodat spoorlijn 20 niet gehypothekeerd wordt. Bent u bereid daarover in gesprek te gaan met de Nederlandse regering? Hebt u een idee welke piste u dan moet volgen, gezien het ontbreken van een volwaardige Nederlandse regering? Het lijkt daar een beetje op zijn Belgisch te lopen. Het lijkt daar niet zo gemakkelijk te gaan. Ik stel daarom voor dat we niet wachten – 500 dagen of meer – maar dat u ons vertelt wie u, bij gebrek aan een volwaardige Nederlandse regering, zult aanspreken.

13.05 Minister Jean-Luc Crucke: Zoals ik eerder in deze commissie al heb aangegeven, maakt België zich zorgen over het mogelijk schrappen van deze lijn van de Nederlandse lijst van hoofdspoorwegen en over de eventuele sloop van de Maasbrug.

Ik bevestig dat u mij daarover reeds meerdere keren hebt ondervraagd. Onlangs stuurde ik u een uitgebreid advies over het voorstel van de resolutie van 30 september 2025 betreffende het vermijden van een maatschappelijk en sociaal-economisch isolement van Limburg en zijn achterliggende regio's in een bredere internationale context. Het betreft hier enkele amendementen op het voorstel van de resolutie van 12 december 2024 over hetzelfde onderwerp. In dat kader verwijs ik eveneens naar het schriftelijke advies van mijn administratie, dat op 6 maart 2025 aan u werd overgemaakt in verband met dat voorstel van resolutie van 12 december 2024.

Wat het personenvervoer tussen Hasselt en Maastricht betreft, verwijs ik u door naar mijn Vlaamse collega, minister De Ridder, aangezien de Vlaamse regio in het verleden heeft gevraagd en verkregen om de basis van de lijn te mogen hergebruiken in het kader van het Spartacusproject. Dit dossier valt vandaag dus grotendeels onder de bevoegdheid van Vlaanderen.

Niettemin wordt het dossier van spoorlijn 20 sinds begin 2025 actief opgevolgd binnen de bestaande overlegstructuren. Tijdens een informele Raad van de Europese ministers van Vervoer op 17 en 18 maart 2025 in Warschau had ik een onderhoud met de directeur-generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij kwam het dossier van spoorlijn 20 aan bod. Ik heb onze bezorgdheid over de kwestie gedeeld en meer bepaald ons verzoek om de brug over de Maas niet te slopen. Tevens heb ik voorgesteld om gezamenlijk een plaatsbezoek te organiseren om de situatie ter plaatse te bekijken.

Het dossier werd nadien ook binnen België besproken. Onder meer tijdens de interministeriële conferentie Mobiliteit van 25 maart 2025 heb ik mijn standpunten herhaald en mijn vernieuwde wens

geuit om een gezamenlijk plaatsbezoek te organiseren. Op 4 april 2025 vond een briefwisseling plaats met de toenmalige Nederlandse minister Madlener en staatssecretaris Jansen. Ook in dat schrijven heb ik het belang van het dossier nogmaals benadrukt. Op 30 april 2025 had ik een onderhoud met de Nederlandse ambassadeur in België, de heer Schwachöfer, waarbij het dossier opnieuw werd besproken. Op 3 juni 2025 nam mijn beleidscel deel aan de Belgische-Nederlandse stuurgroep grensoverschrijdend spoorvervoer, waar spoorlijn 20 eveneens aan bod kwam.

Een geplande ontmoeting met mijn Nederlandse ambtgenoot in de marge van de formele Europese Vervoersraad van 5 juni kon niet plaatsvinden wegens de val van de Nederlandse regering twee dagen eerder. Ik heb in alle contacten de nadruk gelegd op het belang van overleg en op de potentieel strategische waarde van de spoorverbindingen op lange termijn. Ik heb de bezorgdheid van België geuit over de mogelijke definitieve afbraak van de bruggen en de gevolgen daarvan voor toekomstige grensoverschrijdende spoorverbindingen.

Ik moet benadrukken dat de beslissing omtrent de sloop van de spoorbrug over de Maas volledig onder Nederlandse bevoegdheid valt. Nederland heeft op basis van eigen studies en een toekomstbeeld met betrekking tot de spoorbrug in Maastricht verschillende procedurele stappen in gang gezet. Zo lanceerde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind september aan Nederlandse zijde een internetconsultatie, met als deadline 10 november 2025.

Het ontwerpbesluit wil de hoofdspoorwegen wijzigen en de spoorlijn Maastricht-Lanaken-Belgische grens verwijderen uit de lijst van hoofdspoorwegen. Die wijziging zou het mogelijk maken de lijn formeel te onttrekken aan de hoofdspoorinfrastructuur, de grond over te dragen aan de gemeente Maastricht en de brug over de Maas te slopen. De Nederlandse overheid motiveert dat met het oog op gebiedsontwikkeling, het creëren van ruimte voor de rivieren en het oplossen van een veiligheidsprobleem voor de scheepvaart.

Tegelijkertijd moet ik er opnieuw op wijzen dat een eventuele reactivering van spoorlijn 20 ruimer is dan alleen de kwestie van de brug. Het traject omvat 400 onderscheiden lijndelen, waarbij beslissingen en investeringen aan beide zijden van de grens noodzakelijk zijn. Daarbij moeten eerdere Belgische beslissingen, zoals de formele buitendienststelling van de Belgische delen door Infrabel in 2020 en de Vlaamse keuzes binnen het Spartacusproject eveneens worden meegewogen.

Het is dus belangrijk te benadrukken dat een heropening van spoorlijn 20 op korte termijn niet haalbaar is. Ik zal de kwestie echter blijven opvolgen en contacten onderhouden met mijn Nederlandse collega's, om ervoor te zorgen dat de beslissing die nu wordt genomen, een eventuele reactivering op lange termijn niet onmogelijk maakt. Daartoe heb ik een brief gestuurd aan de directeur-generaal Mobiliteit van de Nederlandse regering, met wie ik dat dossier heb besproken tijdens de informele raad van 17 en 18 maart 2025 in Warschau.

Ik heb aan de heer van der Burg gevraagd om mij een update van het dossier te bezorgen, met name wat betreft de doelstellingen achter de wijziging en herziening, de modaliteiten en de aanpak van de intussen afgesloten raadplegingen en het geplande tijdsschema.

Tijdens de formele vergadering van de Europese ministers op 4 december heb ik de kwestie besproken met de Nederlandse minister Timmermans. We zijn tot de conclusie gekomen dat we onze kabinetschefs zullen bijeenroepen, evenals de kabinetschefs van de ministers De Ridder en Brouns. Ik heb het dossier vanochtend besproken met minister Brouns. Mijn strategische cel blijft ook nauw contact houden met zijn Nederlandse tegenhanger.

Een andere grensoverschrijdende verbinding, de 3RX, blijft een prioriteit, vandaag nog meer dan gisteren, nu de alternatieve infrastructuur bij onze burens te kampen heeft met capaciteitsproblemen en het absoluut cruciaal is om efficiënte en snelle militaire corridors te ontwikkelen. Ik ben van plan om nauw samen te werken met de premier om de internationale onderhandelingen te hervatten, in de eerste plaats met Nederland, zodra daar een nieuwe regering is gevormd.

Tot slot bevestig ik, zoals ik dat al aan collega Cuylaerts heb gedaan in andere dossiers, mijn bereidheid om naar Limburg te komen en samen met lokale en regionale stakeholders alle belangrijke NMBS- en mobiliteitsdossiers grondig te bespreken. Voor België blijft het behoud en de versterking van grensoverschrijdende mobiliteit een prioriteit, met oog voor economische ontwikkeling, duurzaamheid

en strategische infrastructuur. Ik weet dat de voorzitter van deze commissie een Limburger is, dus als u mij uitnodigt, zal ik persoonlijk met de NMBS en Infrabel naar Limburg komen, niet alleen voor dit dossier, maar ook voor andere dossiers.

13.06 Steven Coenegrachts (Open Vld): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister, ook om in te gaan op de prima suggestie van collega Yzermans. Beschouw u bij deze als uitgenodigd. Misschien kan de gouverneur een coördinerende rol opnemen of anders steken wij wel iets in elkaar. Het komt helemaal goed.

Ik ben blij dat u ook stappen op diplomatiek vlak neemt, richting Nederland. De ervaring leert ons echter dat Nederlanders goed zijn in het praten over samenwerking, maar meestal toch gewoon de daad uitvoeren die ze oorspronkelijk al lang in gedachten hadden. Daarom is het – ik geef het ter overweging mee – misschien aan te raden dat we ons beraden over eventuele juridische acties om de Maasbrug te vrijwaren. We zien dat ook de Nederlandse kant niet te beroerd is om dergelijke acties te gebruiken, bijvoorbeeld wanneer wij ethaankrakers in de Antwerpse haven willen bouwen of in mijn regio een steenfabriek willen uitbreiden.

We moeten het volledig arsenaal aan opties openhouden, want dit is cruciaal voor onze regio en voor de mobiliteit. Het is een toekomstgerichte investering en infrastructuur die we eigenlijk niet mogen kwijtspelen. Naast de diplomatieke stappen, waaraan ik prioriteit geef, wil ik toch ook suggereren om na te denken over eventuele verdere acties en juridische stappen, indien dat acuut of nodig zou worden.

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

Er wordt heel veel over het thema gesproken, dat hoor ik graag. Dat u gesprekken plant, hoor ik nog liever.

Ik wil er nog op wijzen dat de stap die Nederland heeft genomen of nog wil nemen met betrekking tot de afbraak van de brug, niet zomaar gebeurt. Dat is het gevolg van het beleid dat wij in België hebben gevoerd. Het is een reactie daarop. We dragen daarin absoluut de verantwoordelijkheid. Daarom heb ik al initiatieven genomen om een duidelijk signaal te geven. Alleen praten volstaat niet. We moeten echt het signaal geven aan Nederland – zonder dat dit hen tot iets verplicht of onder druk zet – dat we het menen met de mogelijkheid om lijn 20 naar Maastricht te reactiveren. Elk initiatief daartoe zal ik uiteraard steunen.

Als er een overleg of een plaatsbezoek kan plaatsvinden, is dat voor mij ook goed. Ik steun dat absoluut. Ik ben echter verbaasd om hier partijen te horen die destijds manifest hebben gekozen om het pad van een mogelijke reactivatie van lijn 20 niet te bewandelen, maar voor een minderwaardig en veel duurder alternatief met een sneltram te kiezen en daar jarenlang manifest aan vast te houden. Nu komen zij hier vertellen dat ze grote voorstanders zijn van de reactivatie van die lijn. Ik heb zelfs het woord 'droom' gehoord. Onlangs nog hebben zij eenzijdige stappen, zonder verplichting voor Nederland, die door ons diplomatiek waren voorbereid, als eenzijdig en onmogelijk afgedaan. Plots spreken zij over juridische acties. Het is maar goed dat mijn stoel een degelijke armleuning heeft, anders was ik er wellicht afgevallen.

13.08 Alain Yzermans (Vooruit): Ik kan kort zijn.

We moeten vooruitkijken. Ik wil de minister en de collega's bedanken. Net zoals in het dossier van de Einsteintelecoop, waar we de krachten bundelen, moeten we bekijken wat hier haalbaar is. U hebt zelf voorgesteld om een aantal stakeholders samen te brengen.

Mijn vraag was heel pertinent. Als we nu niet in actie komen, is het politiek en fysiek dood. De brug gaat weg. De beslissing van overgave aan de stad is genomen.

Ik ben verheugd over de – langzame – druk die u uitoefent, via diplomatieke weg en de verschillende stappen die dit jaar al zijn gezet. Laten we de krachten bundelen en kijken hoe ver we kunnen geraken.

13.09 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Ik wil mij aansluiten bij collega Yzermans. Dat is ook het pleidooi dat ik hier al meermaals heb gehouden.

Ik pleit ook voor diplomatie. Eenzijdig stappen zetten en de partner bruuskereen waarmee we hoe dan ook tot een deal moeten komen, lost niets op. Ik ben daar heel consequent in. De sneltram was een slechte keuze die in het verleden werd gemaakt. Ik heb mij daar altijd tegen uitgesproken en dat is vandaag niet anders.

De diplomatie loopt. U hebt heel nauwgezet aangegeven welke contacten er zijn geweest en met wie u allemaal hebt gesproken of correspondentie hebt gevoerd. We hebben het gehad over de nood om dit als een pakket te zien. Ik weet dat zelfs de premier zich bezighoudt met het dossier van de IJzeren Rijn. Ik denk dat de diplomatieke weg de enige weg is en ik ben heel tevreden met uw antwoord en kijk uit naar het moment waarop we samen met al die Vlaamse, Limburgse en wie weet ook Nederlandse stakeholders kunnen samenzitten. Alleen als we samen aan tafel zitten en afspraken maken, zullen we dit drama kunnen voorkomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question de Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'égalité de traitement dans les remboursements de la SNCB" (56009989C)**

14 **Vraag van Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gelijke behandeling bij terugbetalingen door de NMBS" (56009989C)**

14.01 **Carmen Ramlot** (Les Engagés): Monsieur le ministre, un récent article de presse souligne une inégalité de traitement entre voyageurs de la SNCB lors du remboursement de titres de transport en cas de retard, d'annulation ou de correspondance manquée.

Confirmez-vous que les règles d'indemnisation diffèrent selon le type de billet? Quelles mesures la SNCB met-elle en place pour garantir une égalité de traitement entre les voyageurs, quelle que soit la modalité d'achat ou bien la nature de leurs titres de transport?

Un mécanisme de contrôle ou de recours uniforme existe-t-il pour les usagers estimant avoir été discriminés dans le traitement de leur demande de remboursement?

Comment la Belgique veille-t-elle à ce que le règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires soit pleinement d'application?

Enfin, dans une perspective d'égalité des chances, envisagez-vous d'harmoniser les conditions d'indemnisation afin de renforcer la confiance dans le service public ferroviaire, notamment pour les usagers dépendants quotidiennement du train pour se rendre au travail?

14.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, j'avoue que, dans un premier temps, j'ai eu la même réaction que vous. Cette discrimination paraît d'autant moins compréhensible que l'on veut encourager les ventes en ligne.

Cependant, ce ne sont pas les règles d'indemnisation pour retard ou annulation de trains qui sont différentes selon le type de billet. Il convient de ne pas les confondre avec les règles de remboursement qui, quant à elles, diffèrent selon le format du billet. Ainsi, un voyageur qui a acheté son ticket à un automate de vente ou à un guichet peut demander le remboursement de son ticket jusqu'à la veille de la date de début de validité ou dans les 30 minutes après l'achat. À noter que le ticket n'est pas remboursable en cas de vol ou de perte ou s'il a été obtenu via un bon de compensation, un bon d'échange ou un chèque vert.

Pour obtenir ce remboursement, le voyageur peut s'adresser au service clientèle de la SNCB ou au guichet. Par contre, les tickets achetés en ligne ou via l'application de la SNCB ne sont ni échangeables ni remboursables. Cette différence de conditions de remboursement s'explique par des raisons purement techniques, afin de limiter les risques de fraude. La SNCB analyse actuellement les possibilités techniques pour mettre en place un système pouvant contrecarrer ces risques. Dans le courant de l'année 2026, un code-barres lu par l'appareil de l'accompagnateur ne pourra plus être utilisé frauduleusement.

Après la mise en place du nouveau système, les conditions de remboursement entre les différents canaux seront parfaitement alignées et votre question est, en cela, parfaitement pertinente.

14.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre.

Si je comprends bien, actuellement, l'égalité des Belges devant la SNCB est un peu comme l'égalité des Belges devant la loi: tout le monde l'affirme comme un principe inviolable mais dans les faits, chacun sait que c'est, au mieux, un vœu pieux, au pire, un mensonge ou souvent un leurre.

Les exemples d'inégalité des Belges devant le rail sont hélas légion. Ils constituent une sorte de florilège des discriminations de la mobilité embarquée. Je n'en citerai pas ici par peur d'être injuste ou d'en oublier. Mais dire à un Aubangeois qu'il est l'égal d'un Anversois, ou à un Bastognard qu'il est l'égal d'un Gantois, ou à un Couvinois qu'il est l'égal d'un Liégeois devant le rail... je pense qu'ils me et vous riront au nez.

J'en profite d'être à la tribune pour rappeler que l'égalité de service et d'accès pour de nombreux Belges, en particulier pour de très nombreux Belges ruraux, sont un peu comme le paradis céleste aux mille délices promis aux croyants soumis pour qu'ils acceptent en silence, et sans broncher, leurs souffrances et sacrifices dans l'enfer sur terre. Mais si à l'inégalité d'accès et de service, on ajoute la discrimination financière, on perfectionne. C'est là que je voulais en venir aujourd'hui: on confine à du raffinement. *Non bis in idem* dit aussi la loi; ne pas payer deux fois pour la même chose. Il est hélas des Belges à qui la facture de l'inégalité devant le rail est présentée deux fois, si pas trois.

Je vous remercie toutefois sincèrement pour votre réponse, et j'espère que le problème sera rapidement résolu. Merci de m'avoir permis de profiter de cette tribune pour, encore une fois, prouver qu'il y a de grandes inégalités devant le rail. Je sais que le conseil d'administration de la SNCB dispose d'un grand pouvoir.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56010152C en 56010153C van mevrouw Gielis zijn omgezet in schriftelijke vragen.

15 Vraag van Els Van Hoof aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toiletten van het Leuvense treinstation" (56010174C)

15 Question de Els Van Hoof à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les toilettes de la gare de Louvain" (56010174C)

15.01 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, in de vorige legislatuur pleitte ik voor toegankelijke toiletten die dag en nacht open zijn in het station van Leuven. In 2024 is dat werkelijkheid geworden met gerenoveerde toiletten, waar vooral ook de horeca rond het station tevreden mee was, aangezien iedereen opnieuw in het station terechtkon. Eindelijk waren er ook nachttoiletten beschikbaar. Voor personen met een verminderde mobiliteit zijn er bovendien toegankelijke voorzieningen. De uitbating gebeurt door 2theloo. Dat bedrijf verzorgt een 50-tal exploitaties in België.

Helaas blijkt uit een bericht dat ik ontving van een rolstoelgebruiker dat de toiletten voor personen met een handicap niet altijd toegankelijk zijn door technische defecten, maar ook doordat de sleutel zoek is, zo werd haar meegedeeld. Het komt de concessionaris toe om die problemen op te lossen, en als dat niet gebeurt, moet die in gebreke worden gesteld.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de situatie? Wat is de oorzaak? Werden ondertussen al maatregelen genomen om het gebrek te verhelpen? Doet dat probleem zich ook op andere locaties voor? 2theloo heeft immers verschillende exploitaties in diverse stations. Zult u bijkomende stappen zetten?

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Van Hoof, het blijkt inderdaad dat de concessionaris 2theloo moeite heeft om de afspraken inzake het inclusieve en toegankelijke toilet in Leuven na te komen door technische problemen. De NMBS heeft 2theloo aangemaand om de gebreken zo snel

mogelijk te verhelpen en gevraagd om een duidelijke en ambitieuze deadline voor te stellen voor het herstel.

De opvolging van de situatie blijft prioritair om de toegankelijkheid en het comfort van alle reizigers in het station van Leuven zo snel mogelijk te garanderen.

15.03 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het probleem wordt erkend. Ik hoop dat het zo snel mogelijk wordt verholpen. We zullen daar zeker op toekijken.

Indien er geen oplossing komt, zal er een ingebrekestelling moeten volgen. We betalen immers voor die service.

Ik hoop dat het euvel snel wordt verholpen, want het is problematisch indien personen met een beperking vandaag met hun rolstoel niet kunnen gaan en staan waar ze willen, indien ze niet kunnen uitgaan in Leuven omdat er geen toegankelijke toiletten zijn. Dat euvel geldt niet alleen in het station, maar ook op andere plekken, maar ik hoop dat het in het station van Leuven alvast snel kan worden opgelost.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het 'contract van de eeuw' van de NMBS" (56010226C)

16 Question de Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le "contrat du siècle" de la SNCB" (56010226C)

16.01 Natalie Eggermont (PVDA-PTB): Collega's, we hadden verwacht dat de raad van bestuur van de NMBS op 5 december een beslissing zou nemen, maar ik heb vernomen dat het onderwerp niet werd besproken. Het is nochtans belangrijk dat we dat nauwgezet opvolgen. Ik vat het nog even samen.

De NMBS, een overheidsbedrijf, heeft beslist om een zeer groot contract toe te kennen aan het Spaanse CAF, dat betrokken is bij de illegale bezetting van de Westelijke Jordaanoever. Als federaal Parlement vertegenwoordigen we een land dat samen met andere Europese en internationale partners bevestigt dat die bezetting illegaal is en dat we alles moeten doen om die tegen te gaan.

CAF werd in september bovendien toegevoegd aan de lijst van de Verenigde Naties met bedrijven die betrokken zijn bij die illegale bezetting van de Westelijke Jordaanoever. Wanneer de NMBS een contract van een dergelijke omvang, gefinancierd met belastinggeld, aan dat bedrijf gunt, maken we ons indirect medeplichtig aan die bezetting. De NMBS heeft een eigen gedragscode waarin staat dat leveranciers de mensenrechten moeten respecteren.

Een rechtszaak heeft ertoe geleid dat de Franstalige Raad van State heeft beslist dat, indien het contract effectief aan CAF wordt gegund, de NMBS een grondig onderzoek dient te voeren gelet op de verplichtingen uit de gedragscode, in het bijzonder met betrekking tot de mensenrechten, waarbij rekening moet worden gehouden met de actuele situatie.

Intussen blijft het stil, al lazten we in de pers dat het contract mogelijk zou worden gesloten tijdens de voorbije raad van bestuur. Tegelijkertijd zien we in de berichtgeving steeds meer meldingen over de huidige situatie op de Westelijke Jordaanoever. Het geweld neemt er drastisch toe. Er zijn steeds meer militaire interventies in steden en dorpen en de aanvallen door kolonisten nemen toe. We zien brandstichting van woningen, van vee, van landbouwgronden en de ontheemding van Palestijnen. Dat zijn allemaal oorlogsmisdaden. In oktober 2025 waren er meer aanvallen door kolonisten dan in alle andere maanden sinds 2006, meer dan 260 incidenten. Tegen die achtergrond zou de NMBS dan een contract toekennen aan een bedrijf dat actief betrokken is bij de illegale bezetting.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn dan ook heel simpel. Waar staan we momenteel? Is het door de Raad van State gevraagde onderzoek al uitgevoerd en wat is het resultaat ervan? Zult u er persoonlijk op toezien dat de gedragscode wordt nageleefd? Waarom werd het dossier niet besproken op de raad

van bestuur? Wat is het verdere stappenplan?

Dank u wel voor uw antwoord.

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Eggermont, ik heb voor u een antwoord in het Frans, omdat de tekst van uw vraag in het Frans was opgesteld. Ik denk echter niet dat dat voor u een probleem is. Mijn antwoord is eigenlijk ook bijna hetzelfde als dat van 20 oktober. Ik zal u het nu in het Frans uitleggen.

Tant dans le dossier d'Alstom que dans celui de Siemens, le Conseil d'État a rejeté tous les moyens évoqués dans les recours en suspension, sans exception. Les dossiers introduits par les quatre ONG ont été déclarés irrecevables à deux reprises. Dans l'intervalle, Alstom et Siemens ont introduit, comme vous le savez, des recours en annulation. La procédure dispose que le conseil d'administration devra en définitive prendre une décision sur l'adjudication du dossier à l'issue des négociations avec le soumissionnaire préférentiel.

Concernant l'emploi local, la SNCB ne peut favoriser une production locale ou un soumissionnaire qui garantirait, par exemple, une certaine production locale ou le développement de connaissances ou d'emplois locaux. Le lieu de production ne constitue pas un critère pertinent pour la qualité de l'offre. Les critères qui évalueraient le taux de réinvestissement dans l'économie locale ne sont pas non plus acceptables au regard des normes européennes. Selon le conseil d'administration, les offres déposées par les trois soumissionnaires mentionnent chacune, en revanche, le recours à des prestataires locaux. Le conseil a invité le soumissionnaire préférentiel à concrétiser cette piste.

Le conseil d'administration a demandé de recueillir auprès de CAF la confirmation que ses activités respectent le droit international et les droits humains.

Il va de soi que je reste en contact avec la SNCB pour tous les dossiers importants, mais j'ai indiqué, dès le début, qu'il est primordial pour moi que la procédure d'appel d'offres en cours soit respectée sous l'entière responsabilité des organes de gestion de la SNCB.

16.03 **Natalie Eggermont** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

De bedenkingen werden onontvankelijk verklaard door de Raad van State voor de beslissing van april, maar voor het echt toekennen van het contract aan CAF moet er ernstig worden onderzocht of de NMBS haar gedragscode daadwerkelijk respecteert.

U poneert hier nu dat de raad van bestuur van de NMBS heeft beslist dat CAF de mensenrechten niet schendt, maar het bedrijf is opgenomen in de lijst van de Verenigde Naties, waar staat dat het actief betrokken is bij de illegale bezetting van de Palestijnse gebieden. Dat zijn oorlogsmisdaden. Dat is illegaal volgens het internationaal recht. Wij hebben dat met ons land ondertekend.

Als de NMBS beslist dat dit geen schending van de mensenrechten is, dan weet ik niet wat men moet doen om de mensenrechten wel te schenden. Dat zul u mij dan toch moeten uitleggen.

U blijft ook zeggen dat het de procedure van de NMBS is, maar u bent als minister wel verantwoordelijk en bevoegd. Het is een autonoom overheidsbedrijf. Als de NMBS een contract aangaat met een bedrijf dat betrokken is bij mensenrechtenschendingen en dus de eigen gedragscode niet respecteert, dan kan en moet u tussenkomen.

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

17 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het veiligheidsincident met een trein in Aalter" (56010237C)**

17 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident de sécurité survenu à la gare d'Aalter" (56010237C)**

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

vraag.

Mijnheer de minister, op dinsdagavond 28 oktober deed zich aan het station van Aalter een verontrustend incident voor. Een trein die er moest stoppen, reed het station gedeeltelijk voorbij, maar opende vervolgens toch de deuren. Op beelden is te zien hoe reizigers langs de sporen terug naar het station wandelen, wat een levensgevaarlijke situatie inhield.

Volgens de NMBS werden de deuren meteen gesloten zodra duidelijk werd dat een deel van de trein niet aan het perron stond, maar het blijft bijzonder zorgwekkend dat de deuren in eerste instantie konden worden geopend.

Ik heb hierover de volgende vragen:

Heeft de NMBS intussen duidelijkheid over de oorzaak van dit incident? Ging het om een menselijke fout, een technisch probleem of een combinatie van beide?

Hoe wordt er binnen de NMBS omgegaan met zulke situaties? Worden procedurefouten systematisch onderzocht en intern geëvalueerd om herhaling te voorkomen?

Hoe garandeert u dat reizigers correct geïnformeerd en begeleid worden wanneer zich dergelijke incidenten voordoen, zodat zij niet op eigen initiatief het spoor betreden?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de NMBS beschikt intussen over volledige duidelijkheid over de oorzaak van het incident. De interne analyse heeft de feitenreconstructie afgerond en aangetoond dat het om een combinatie van menselijke fouten en een technisch element ging. Die combinatie heeft geleid tot een onvoorziene stop voorbij het perron en tot een onveilige situatie voor de reizigers. Alle betrokken elementen zijn duidelijk geïdentificeerd en gedocumenteerd in het interne onderzoek.

Binnen de NMBS worden situaties van die aard steeds volgens een gestructureerde en systematische methodologie behandeld. Bij elk veiligheidsrelevant incident worden er onmiddellijke maatregelen getroffen voor de duur van het onderzoek, gevolgd door een feitelijke analyse op basis van technische gegevens, verklaringen en registraties. Vervolgens wordt nagegaan of de operationele procedures correct werden nageleefd. Wanneer er tekortkomingen worden vastgesteld, worden passende correctieve maatregelen opgelegd.

Daarnaast worden structurele en preventieve acties ondernomen om herhaling te voorkomen, zoals procedureherinneringen, controles met het gebruik van digitale tools en gerichte technische opvolging. Op die manier leidt elk incident tot een grondige interne evaluatie en concrete verbeteracties.

Tot slot hecht de NMBS groot belang aan correcte informatie en begeleiding van de reizigers wanneer er zich een incident voordoet. Het treinpersoneel wordt daarvoor specifiek opgeleid. Die opleidingen omvatten onder meer het duidelijk en gestructureerd informeren van reizigers, het begeleiden en oriënteren met het oog op hun veiligheid, het beheren van verstoorde situaties volgens de geldende procedures en het aanpassen van de communicatie wanneer snelle en gecoördineerde actie vereist is.

Die competenties, opgenomen in zowel de initiële als de permanente opleidingen, moeten garanderen dat reizigers adequaat en veilig worden begeleid en geen gevaarlijke initiatieven nemen.

Ik betreur vanzelfsprekend het incident, dat zonder ongelukken is afgelopen. Ik kan echter alleen de kwaliteit van het werk van de NMBS benadrukken met betrekking tot dergelijke incidenten, die niet zonder gevolgen blijven. Ze worden gedocumenteerd en de nodige acties worden ondernomen.

17.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, het is goed dat er een grondige evaluatie van het voorval is gemaakt. Menselijke fouten kunnen altijd gebeuren. We werken met mensen, we blijven mensen en we zijn nog altijd geen robots, dat is zeker te begrijpen.

Wel was er opnieuw een probleem met de communicatie. Er wordt wel naar verwezen, maar ook bij dit incident bleef de communicatie te lang achterwege, waardoor passagiers zelf beslissingen namen, die in dit geval niet de slimste waren. Bij noodsituaties – als burgemeester heb ik daar enige ervaring mee

– is communicatie zeer belangrijk. Er bestaan procedures die uitgerold moeten worden. Zeker wanneer er passagiers of reizigers bij betrokken zijn, moet er korter op de bal worden gespeeld met betrekking tot de communicatie.

Onlangs werden we allemaal uitgenodigd bij de NMBS. Er werd heel duidelijk meegegeven dat men inzet op communicatie, maar toch heb ik het gevoel dat er af en toe nog wat aan schort. Ik ben blij dat in dezen de evaluatie al grondig gebeurd is. Ik hoop dat dergelijke incidenten zich niet meer voordoen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IC 2030 Essen - Antwerpen - Charleroi-Centraal" (56010238C)

18 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train IC 2030 Essen - Anvers - Charleroi-Central" (56010238C)

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

Mijnheer de minister, op dinsdag 4 november reed de IC2030 van Essen naar Antwerpen en Charleroi-Centraal, met vertrek om 7.47 uur. Deze trein stopt normaal in Kalmthout, Heide, Kapellen, Ekeren, Antwerpen-Luchtbal, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mechelen, Brussel-Noord en Brussel-Centraal.

Wat opviel, is dat de trein die ochtend onverwacht ook halt hield in Vilvoorde, een stop die niet vermeld stond in de officiële reisplanner. Een klas die in Antwerpen-Berchem was opgestapt, stapte daar uit.

Mijnheer de minister, hoe komt het dat de trein hier onverwacht halt hield, terwijl dit normaal niet het geval is?

Was dit een uitzonderlijke stop op vraag van de school in kwestie, of waren er operationele redenen voor deze extra halte?

En gebeurt het vaker dat IC-treinen uitzonderlijk extra haltes inlassen, zonder dat dit zichtbaar is in de reisplanner of vooraf gecommuniceerd wordt aan reizigers?

18.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, op 4 november hield de IC2030 uitzonderlijk halt in Vilvoorde. De extra stop was een bewuste operationele beslissing van de NMBS om een groep reizigers te helpen van wie de oorspronkelijke trein was afgeschaft door een technisch defect. De extra stop werd ook in de realtimerouteplanner toegevoegd. Het initiatief kwam dus niet van de reizigers zelf, maar werd door de NMBS genomen om de reis zo vlot mogelijk te doen verlopen.

De NMBS heeft duidelijk de klanten centraal gezet door snel en flexibel in te spelen op onverwachte omstandigheden. Ik zal de NMBS vragen om ervoor te zorgen dat, als de NMBS haar haltes ten gunste van bepaalde reizigers aanpast, ook de communicatie aan alle reizigers geoptimaliseerd wordt.

18.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het is een heel duidelijk antwoord. Ik ben blij dat we in dezen toch op dezelfde lijn zitten en dat u de NMBS zult aanmanen om met iedere reiziger klaar te communiceren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les procès intentés contre les directions du rail" (56010267C)

19 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tegen de spoorwegdirecties aangespannen processen" (56010267C)

19.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, nous apprenons qu'un jugement supplémentaire vient tout récemment d'être rendu en défaveur d'HR Rail et Infrabel concernant le non-octroi des suppléments de traitement prévus par la réglementation. Une vingtaine de jugements devraient d'ailleurs prochainement être prononcés pour le même motif. Que comptez-vous faire pour qu'HR Rail et Infrabel se conforment enfin à la législation?*

Avez-vous finalement contacté le CEO d'Infrabel pour que cessent enfin les procès intentés contre HR Rail et Infrabel? Quelle a été la réponse du CEO?

Nous apprenons également que le cabinet d'avocats d'HR Rail et Infrabel qui est en charge des actions relatives aux suppléments de traitement aurait facturé près d'un million d'euros pour ses prestations à l'entreprise publique durant ces trois dernières années. Ce montant est-il exact?

Combien de procès intentés par les travailleurs ont-ils débouché sur la mise en cause des entreprises du groupe SNCB depuis 2023? Pour quel coût au niveau des frais d'avocat?

19.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Jacquet, les entreprises ferroviaires s'attachent à tout mettre en œuvre pour respecter les législations qui leur sont applicables. Bien évidemment, chaque citoyen, chaque membre du personnel des chemins de fer est en droit de solliciter les cours et tribunaux s'il estime qu'il doit faire reconnaître ses droits. Il n'appartient pas aux chemins de fer d'interférer dans le droit fondamental dont chaque citoyen dispose de porter un litige, un différend devant le pouvoir judiciaire. Ce n'est pas l'avocat que j'ai été pendant 35 ans qui va dire le contraire.

Par ailleurs, les chemins de fer respectent les décisions de justice qui leur sont signifiées. Comme déjà communiqué en réponse à une question précédente, en moyenne, au cours des cinq dernières années, le nombre de procédures où les chemins de fer étaient en litige avec des membres du personnel sur lesquelles le pouvoir judiciaire a été appelé à se prononcer est d'un peu plus d'une quinzaine par an. Cette tendance est assez linéaire sur cette période. Dans un peu plus de deux tiers des cas, le chemin de fer a eu gain de cause.

Pour le surplus, HR Rail ne tient pas de détails des frais d'avocat. Ceux-ci sont de natures diverses (études, conseils, recours et analyses diverses). Pour les recours intentés à son encontre, il est fait appel à un avocat en respect d'un contrat-cadre, conformément aux procédures internes.

Je vous confirme avoir reçu des assurances de la part de HR Rail, d'Infrabel et de la SNCB, que leurs pratiques respectent la réglementation en vigueur. Toutefois, les derniers jugements rendus par les tribunaux du travail, qui ont systématiquement donné raison aux agents, m'ont conduit à écrire à nouveau aux trois entités, afin qu'elles m'apportent toutes les garanties que toutes les mesures sont prises pour respecter la réglementation en vigueur et qu'elles m'exposent les changements et les actions concrètes qu'elles comptent mettre en œuvre pour tenir compte de ces décisions. Je veux qu'elles puissent me donner toutes les garanties que la loi et les réglementations qui s'appliquent sont bien respectées. J'y veillerai, vous pouvez compter sur moi. Au besoin, je solliciterai un avis extérieur sur le plan juridique.

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

On apprend qu'on est quand même à un million d'euros de frais d'avocat pour Infrabel ces dernières années, c'est-à-dire que la collectivité paie pour défendre des décisions illégales venant des directions. Heureusement que les travailleurs sont là pour pointer les irrégularités des directions, puisqu'un tiers des décisions remettent en cause les décisions de celles-ci.

On aurait bien aimé connaître également le coût précis des différentes actions en justice, mais Infrabel avait refusé de vous les donner à la suite de nos différentes questions écrites. Je ne dispose toujours pas de l'information. Imposerez-vous une transparence à ce niveau-là?

Alors, monsieur le ministre, je vous le redemande, pouvez-vous vous assurer que plus aucune décision ne sera contraire à la législation? Il est temps que les directions et les CEO concernés soient rappelés à l'ordre. Ils ne sont pas au-dessus des lois.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe treinstation aan Pairi Daiza" (56010345C)**

20 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle gare de Pairi Daiza" (56010345C)**

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

Het station van Cambron-Casteau, op de lijn tussen Aat en Jurbeke, zal volledig heringericht worden. Opvallend daarbij is dat de perrons 320 meter worden verplaatst richting Jurbeke, meer bepaald naar het dierenpark Pairi Daiza. De perrons worden ook met ca. 20 meter verlengd zodat meer reizigers zouden kunnen verwelkomd worden. Onderling zullen de perrons verbonden worden met een onderdoorgang van 3 meter breed en 2,5 meter hoog.

De totale kostprijs voor de spoorwerken die zullen worden uitgevoerd bedraagt 4,8 miljoen euro. Hiervan zal 2,6 miljoen euro worden geïnvesteerd door Infrabel, 1,8 miljoen euro door de NMBS en Pairi Daiza zal zelf 400.000 euro bijdragen.

Kan de minister bevestigen dat beide spoorbedrijven samen maar liefst 4,4 miljoen euro zullen bijdragen aan dit project?

Kan de minister aangeven of er een financiële bijdrage van de Waalse overheid voor dit project zal zijn? Zo ja, hoeveel? Zo neen, waarom is dit niet het geval en dient de bijna volledige kostprijs door de federale overheid gedragen te worden?

Werd er voorafgaand aan de opstart van dit project een kosten-baten analyse of een andere studie, onderzoek of analyse uitgevoerd? Zo ja, welke aspecten kwamen aan bod en wat was de conclusie? Zo neen, waarom niet?

20.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, vandaag komt minder dan 3 % van de bezoekers van Pairi Daiza met de trein. Dat heeft niets te maken met het beschikbare aantal zitplaatsen in de treinen. Op weekenddagen stoppen hier 32 moderne treinen en 6 extra treinen tijdens het hoogseizoen. Elke dag zouden meer dan 1.200 extra bezoekers met de trein naar Cambron-Casteau kunnen komen, wat het aandeel bezoekers dat met de trein komt op 10 % zou brengen. Daarom was het nodig het traject tussen het station en het park te verkorten en daarbij ook mensen met een beperkte mobiliteit en gezinnen met kinderen niet uit het oog te verliezen.

Het project is een mooi voorbeeld van hoe publieke en private spelers door samen te werken een project kunnen realiseren dat de zachte mobiliteit ten goede komt. De spoorwegwerken vertegenwoordigen een budget van 4,8 miljoen euro. 2,6 miljoen euro wordt door Infrabel geïnvesteerd in de ruwbouw voor de verplaatsing van de perrons en nieuwe gangen onder de sporen. 1,8 miljoen euro wordt door de NMBS gedragen, voor alle uitrusting. Pairi Daiza investeert 400.000 euro, zonder de 10 miljoen euro mee te tellen die het park heeft begroot voor de bouw van zijn tweede ingang.

De Waalse regering neemt niet financieel deel in het spoorwegproject. Het is een federale bevoegdheid. Het Waalse Gewest investeert wel meer dan 14 miljoen euro om de mobiliteit op de wegen rond het park te verbeteren.

Infrabel werd gevraagd zijn expertise in te zetten om het park te begeleiden bij de implementatie van efficiënte en snelle oplossingen voor de welbekende toegangsproblemen. De infrastructuurbeheerder heeft verschillende opties onderzocht, zoals de aanleg van een nieuwe tgv-halte, de aanleg van een verbingsbocht tussen lijn 94 en lijn 90C en de aanleg van een aansluiting voor een kleine stoomtrein die het park met het station van Cambron-Casteau zou verbinden. Die opties bleken duur en problematisch op het vlak van capaciteit en veiligheid, met complexe gevolgen voor het beheer van de bezoekersstromen.

Na een reeks productieve discussies werd een veelbelovend alternatief project ontwikkeld. De herinrichting van het station van Cambron-Casteau en de aanleg van een tweede ingang van Pairi Daiza bleek financieel redelijk snel realiseerbaar en ook veiliger.

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

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

21 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vertrek van de CEO van Ypto" (56010433C)

21 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le départ du CEO d'Ypto" (56010433C)

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

Op woensdag 12 november 2025 hebben de NMBS en haar CIO Pierre-André Rulmont beslist om niet langer samen te werken: 'in onderling overleg' zoals dat dan heet. Rulmont legt ook meteen zijn mandaat neer als CEO van Ypto; het IT-bedrijf van de Belgische spoorwegen.

Welke duiding kan de minister geven inzake de aanleiding van de stopzetting van de samenwerking van de NMBS en Ypto met Dhr. Rulmont?

Zijn er indicaties dat het rapport van het Rekenhof inzake de consultancy-uitgaven van overheidsbedrijven - met daarin ook vermelding van Ypto - aan de basis ligt van deze beslissing?

Is er sprake van een vertrek met onmiddellijke ingang? Heeft Dhr. Rulmont de NMBS en/of Ypto met onmiddellijke ingang verlaten of blijft hij nog tijdelijk actief binnen één van deze bedrijven? Zo ja, wat is de reden van het onmiddellijk karakter van het vertrek? Zo neen, tot wanneer blijft Dhr. Rulmont actief en in welke hoedanigheid zal dit gebeuren?

Welk zijn de financiële implicaties van het stopzetten van de samenwerking?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke: Ik heb uw vraag voorgelegd aan de NMBS en geef u nu hun antwoord.

De NMBS kan niet uitweiden over de motivering die in het kader van het onderlinge overleg heeft geleid tot het beëindigen van de samenwerking met de CIO van de NMBS, die tegelijk ook het mandaat van gedelegeerd bestuurder van Ypto uitoefende. Bij de beëindiging van de samenwerking werden de contractuele bepalingen gerespecteerd, onder meer met betrekking tot de opzegtermijn en de vertrouwelijkheid. De CIO heeft het bedrijf verlaten en er zal een selectieprocedure worden opgestart voor een nieuwe chief information officer.

Ik geef u het antwoord van de NMBS, al vind ik het zelf een te kort antwoord.

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

Het is vooral die laatste zin die mij tevreden stemt. Ik denk dat we daarover dezelfde mening hebben. De houding van de NMBS overtuigt eerlijk gezegd niet. Ik bots daar vaak op, zeker wanneer het over Ypto gaat, waarover ik al een groot aantal vragen heb gesteld, zonder ooit een antwoord te krijgen. Het is nu niet anders en dat is behoorlijk frustrerend.

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

22 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het openen van een veiligheidspunt aan het station van Sint-Truiden" (56010434C)

22 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'ouverture d'un point de sécurité à la gare de Saint-Trond" (56010434C)

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

De gemeente Sint-Truiden opende op 12 november een veiligheidspunt in het station om het onveiligheidsgevoel in de stationsbuurt aan te pakken.

Dit veiligheidspunt is in samenspraak met het lokale gemeentebestuur en de NMBS tot stand gekomen, waarbij de NMBS in haar station een lokaal van 10 vierkante meter voorziet voor de lokale politie, de gemeenschapswachten en veiligheidsdiensten zoals Securail. Voornoemde partners kunnen deze ruimte gebruiken om bijvoorbeeld discrete controles uit te voeren.

Kan de minister bevestigen dat het voornoemde lokaal niet permanent zal bemand worden? Op welke tijdstippen en voor hoe lang zullen veiligheidsagenten van Securail aanwezig zijn?

Klopt het dat burgers die in/aan het station van Sint-Truiden het slachtoffer werden van een misdrijf zich niet in het veiligheidspunt zelf kunnen aanbieden met het oog op het indienen van een klacht? Kan de NMBS een rol spelen om dit proces gemakkelijker te laten verlopen?

Werd er vanwege de stad Sint-Truiden bij de NMBS aangedrongen op een verhoogde aanwezigheid van Securail-agenten in/aan het station van Sint-Truiden? Zo ja, met welk resultaat?

Welk kostenelement is aan deze operatie verbonden? Werd het bewuste lokaal gratis ter beschikking gesteld? Zo ja, waarom? Zo neen, tegen welke vergoeding en wie zal deze kosten voor zijn rekening nemen?

Overweegt u een nationaal kader of richtlijnen voor veiligheidspunten in risicostations?

Welke andere initiatieven zouden volgens u het veiligheidsgevoel in de stations kunnen verhogen en zijn er reeds initiatieven lopende?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, het is cruciaal dat alle partijen hun verantwoordelijkheid opnemen op het vlak van de veiligheid in en rond de stations. Elke partner heeft daarbij een eigen opdracht.

Het veiligheidspunt in het station van Sint-Truiden wordt niet permanent bemand. Zowel de lokale politie als Securail zullen op strategische momenten aanwezig zijn in en rond het station. De aanwezigheid van Securail wordt er wekelijks gepland op basis van de operationele noden en gedeeld met de politie om een maximale aanwezigheid van veiligheidsactoren na te streven.

Op vraag van de stad Sint-Truiden zal Securail tot eind 2025 meer dan gewoonlijk aanwezig zijn in het station. Die inzet wordt regelmatig geëvalueerd en bijgestuurd in overleg met alle betrokken partners. Het lokaal wordt door de NMBS ter beschikking gesteld tegen een minimale vergoeding.

Het veiligheidspunt is geen politiepost en is niet publiek toegankelijk. Het dient als werkruimte voor de veiligheidsactoren om discreet controles te kunnen uitvoeren. In geval van nood blijven de klassieke meldingskanalen van kracht, zoals het noodnummer 101 of het aanspreken van het aanwezige stations- of politiepersoneel. Die informatie staat duidelijk vermeld op de raamsticker van het lokaal, samen met de contactgegevens van de partners en het gratis noodnummer 0800/30 230 van het Security Operations Center van de NMBS.

Het veiligheidspunt kadert in de samenwerking met lokale veiligheidsactoren om de objectieve en subjectieve veiligheid in en rond stations te verbeteren. Het initiatief past binnen een bredere visie op preventie, veiligheid en samenwerking tussen verschillende diensten. In de verschillende stations kunnen de noden op het vlak van veiligheid anders liggen. Daarnaast zijn ook de mogelijkheden op het vlak van lokalen in elk station verschillend. Toch zou het goed zijn om te streven naar een algemene uniforme strategie voor de organisatie van veiligheidspunten in verschillende stations, met ruimte voor lokale accenten, afhankelijk van specifieke problematieken.

Het veiligheidspunt in Sint-Truiden is een voorbeeld van hoe lokale samenwerking kan bijdragen aan een geïntegreerde aanpak van veiligheid.

Naast de aanwezigheid van Securail en de samenwerking met politie en lokale partners neemt de NMBS via haar Corporate Security Services diverse initiatieven en projecten om zowel de objectieve als subjectieve veiligheid van reizigers en personeel te verhogen.

Dat gebeurt in nauwe samenwerking met federale en lokale partners en omvat onder meer preventie, preventieve patrouilles en infrastructurele aanpassingen, zoals een verbeterde verlichting, het vermijden van dode hoeken en camerabewaking, waarvan de beelden sinds kort ook rechtstreeks door de lokale politiezones kunnen worden bekeken. Er worden eveneens sensibiliseringscampagnes opgezet en gedragsturende maatregelen genomen, bijvoorbeeld de aankleding van de ruimtes en het gebruik van specifieke bestickering, evenals gerichte acties in risicostations.

22.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw zeer uitgebreide antwoord. Het was een hele boterham. Ik zal het zeker opnieuw beluisteren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le recours à la consultance par la SNCB et Infrabel" (56010472C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultance dans le rail" (56010701C)

23 Samengevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Consultancy bij de NMBS en Infrabel" (56010472C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij het spoor" (56010701C)

23.01 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, dans un rapport récent, la Cour des comptes dresse un inventaire des dépenses de consultance des institutions fédérales, regrettant qu'il n'y ait pas d'inventaire centralisé, fiable et exhaustif de ces missions de consultance.

La Cour a procédé à son propre recensement dans 137 organisations fédérales. Elle a étudié 101 contrats de marché public pour un montant de l'ordre de 2,5 milliards d'euros, et elle a constaté des manquements structurels à la réglementation des marchés. Le recours à des missions de consultance était souvent insuffisamment justifié.

La Cour des comptes a constaté que ce sont la SNCB et Infrabel qui ont mobilisé les montants les plus importants: quelque 465 millions pour la première et près de 320 millions pour la seconde. Le gouvernement actuel entend, conformément à l'accord gouvernemental, supprimer autant que faire se peut le recours à la consultance extérieure.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si, aujourd'hui, la SNCB et Infrabel continuent à recourir à la consultance extérieure? Vous semblez déjà me le confirmer avec vos yeux. Si oui, dans quels domaines et pour quels montants? Quels sont les objectifs que vous avez fixés pour 2025 et 2026?

N'y a-t-il pas dans nos institutions fédérales des personnes suffisamment compétentes pour aider ces deux entreprises et d'autres organisations à trouver des solutions à leurs problématiques sans recourir à la consultance? Apparemment, ce sont souvent des problèmes de développement IT qui poussent les organisations fédérales à appeler à la consultance, à appeler à l'aide. Cela signifie-t-il qu'elles sont incapables d'attirer les profils nécessaires à leur développement? Quelles en seraient les raisons?

23.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Dans l'article de Médor du 7 mars 2024, nous apprenons qu'Infrabel travaille, via la consultance, avec un Belge vivant dans le Vermont pour la gestion des plannings et des mises hors service des voies, et ce depuis au moins 2015.

Mes questions sont donc simples: cette personne est-elle toujours consultante chez Infrabel? Si oui, après 10 ans de consultance, a-t-il été envisagé de réinternaliser cette fonction?

De quelles façons les contrats de consultance sont-ils octroyés ou renouvelés? Pouvez-vous nous

détailler la procédure suivie par nos entreprises du rail?

Suite à la parution du rapport de la Cour des comptes, comment expliquez-vous que les directions du rail ne justifient pas ce recours à la consultance et qu'on ne mesure même pas les avantages que pourrait comporter la consultance par rapport à l'utilisation du personnel interne ou à de nouvelles embauches? Allez-vous désormais exiger qu'une analyse "coûts-bénéfices" soit intégrée dans chaque contrat de consultance, avec la possibilité d'internaliser les missions au regard des résultats de cette analyse? Allez-vous également exiger que ces missions soient régulièrement évaluées dans le but, notamment, d'envisager la possibilité de réinternaliser certaines d'entre elles?

Globalement, qu'allez-vous exiger des entreprises du rail à la suite de la parution du rapport de la Cour des comptes, notamment lorsqu'elle pointe l'absence d'une définition claire de la consultance et le fait que des marchés publics ne sont pas réalisés lors de l'attribution de telles missions? Quelles initiatives comptez-vous prendre, notamment concernant les différentes recommandations mentionnées dans le rapport?

Comme je vous l'ai dit lors de ma dernière intervention en plénière, si les frais de consultance révélés par la Cour des comptes restent inchangés, et si l'on y ajoute les diminutions prévues de 1,8 % par an grâce à notre pression, la SNCB et Infrabel dépenseront plus d'un milliard d'euros en consultance au cours de votre législature, principalement au profit de multinationales telles que McKinsey ou le Boston Consulting Group. À l'heure des économies à tout-va, allez-vous diminuer massivement la consultance, la limiter là où elle est réellement indispensable et cesser de faire porter le poids de votre politique sur le dos des cheminots?

23.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chers collègues.

La SNCB a participé en toute transparence à l'élaboration de l'audit mené par la Cour des comptes concernant le recours à la consultance (consultance en organisation, consultance juridique et, ceci a son importance, consultance IT) par des organismes fédéraux au cours de la période 2020-2022 et a donc fourni toutes les informations demandées par la Cour. Vous pourrez retrouver cela textuellement dans le rapport. La numérisation est cruciale pour la SNCB afin d'atteindre ses objectifs prioritaires, qu'il s'agisse de répondre à l'évolution des services aux voyageurs ou de devenir plus compétitive, plus efficace et plus flexible.

Comme vous le savez, les dépenses en consultance IT de la SNCB concernent, pour la majeure partie, les missions confiées à sa filiale Ypto. La SNCB considère que l'intégralité des prestations d'Ypto – on parle de 300 millions – pouvait être qualifiée de "in house", échappant ainsi au champ d'application de la consultance externe, et non seulement les prestations du personnel interne d'Ypto (104 millions). En réalité, il reste donc une grande partie de consultance accomplie par le biais des marchés publics lancés par Ypto. Je partage plutôt la lecture de la Cour des comptes à ce sujet.

Ainsi, pour la période 2020-2022, les 104 millions d'euros de consultance "in-house" recouvrent en réalité les prestations effectuées par le personnel interne de la filiale Ypto. La SNCB dispose de nombreux collaborateurs informatiques internes via celle-ci. Leur proportion a fortement augmenté ces dernières années: de 2020 à 2024, le nombre d'équivalents temps plein est passé de 229 à 391,3. Fin octobre 2025, la filiale comptait 434 équivalents temps plein. Des recrutements sont encore prévus, d'une part, pour pallier des départs et, d'autre part, pour renforcer encore les équipes à plus long terme.

Par ailleurs, pour certains projets nécessitant une expertise très spécifique et/ou pour des besoins ponctuels non structurels pour lesquels le recrutement de profils internes n'est pas le plus opportun et parfois même très difficile, il est efficace de recourir à la consultance externe. En outre, comme d'autres entreprises, la SNCB est confrontée à la réalité du marché du travail. Des profils informatiques, comme vous le savez, sont souvent recherchés et souhaitent principalement travailler en tant qu'indépendants. Le marché du travail belge ne fait pas exception à cette tendance. Donc, oui, il est parfois difficile d'internaliser l'expertise via des CDI.

Durant la période 2020-2024, les 360 millions de contrats de marchés publics recouvrent les prestations des partenaires IT choisis en fonction des besoins spécifiques liés aux grands projets. Il s'agit, entre autres, du marché pluriannuel attribué en 2018 à Data Consulting Services pour l'*outsourcing* des opérations IT et le développement applicatif mis en place dans le contexte de la séparation des

systèmes de réseaux entre la SNCB et Infrabel. Ensuite, il s'agit d'appels à des prestations en régie (IT technique). Ces prestations sont assurées par une série de petites sociétés.

Dans les prochaines années, le taux de couverture des contrats de services va encore croître et une part de l'utilisation externe en régie va subsister pour des besoins spécifiques. Le budget de la SNCB relatif à l'ensemble de la consultance s'élève en 2025 à 200 millions, prestations IT comprises et à 14,16 millions hors prestations IT.

Concernant Infrabel, il applique une gouvernance renforcée, limitation de la durée et du montant des missions, regroupement des profils pour optimiser les coûts et recrutement interne. Chaque mission fait l'objet d'une évaluation régulière. La réinternisation est privilégiée dès que possible mais le recours à la consultance reste indispensable pour les expertises spécifiques ou en tension sur le marché de l'emploi. Le gestionnaire d'infrastructures continue donc à recourir à la construction extérieure, principalement dans les domaines de l'ICT, c'est-à-dire les technologies de l'information, du conseil stratégique, de l'organisation et du juridique.

Cette démarche est encadrée par des procédures de marché public et fait l'objet d'un contrôle strict. En effet, les prix des consultants sont conformes au marché encadré par les procédures de marché public. Les missions sont attribuées après mise en concurrence, selon des critères choisis, conformité réglementaire, compétence, prix. Infrabel affirme donc respecter scrupuleusement la législation et les règles de marché public pour toutes les missions de consultance.

L'entreprise poursuit ses efforts pour rencontrer en transparence l'efficacité et la traçabilité des missions confiées. Par exemple, pour l'exercice 2024, Infrabel a eu recours à 652 marchés de consultance pour un montant total de 82 millions d'euros, dont les principaux postes sont les soutiens à l'implémentation du plan stratégique, l'exploitation des data centers et les consultants ICT. Pour 2025, le montant est de 65 millions d'euros pour 625 marchés avec des objectifs de stabilisation et d'optimisation des coûts tout en renforçant l'activité interne et la gouvernance. De plus, l'entreprise veille à ce que le recours à la consultance ne pèse pas sur le personnel interne mais vienne en appui pour garantir la continuité et la performance du réseau.

Infrabel reconnaît la compétence de tous ses collaborateurs et s'efforce d'internaliser autant que possible les expertises nécessaires. Depuis 2020, plusieurs mesures ont été prises pour renforcer les compétences internes, notamment le recrutement de plus de 80 spécialistes IT en 2024; la limitation de la durée du montant d'émission de consultance et le regroupement de profils pour optimiser les coûts.

Les chiffres montrent une diminution constante des montants alloués à la consultance depuis 2021 malgré une légère hausse du nombre des contrats.

Concernant la SNCB, elle me dit évaluer et améliorer de manière structurée ses processus, ses validations des besoins et d'attributions des marchés publics en tenant compte notamment de l'évolution de la législation sur les marchés publics.

La SNCB dispose à ce jour d'une définition claire de la notion de consultance, ce qui permet de déterminer précisément les missions des prestataires externes et la nécessité de recourir à ceux-ci. La SNCB dispose également depuis 2023 d'un inventaire exhaustif et centralisé des prestations de consultance. Avec cet inventaire, la SNCB assure un suivi précis des prestations en cours.

Concernant le recours à la consultance IT par Infrabel, il s'explique principalement par la rareté des profils spécialisés sur le marché et la nécessité d'assurer la continuité des activités dans un contexte de digitalisation croissante. Infrabel met en œuvre des actions ciblées pour renforcer son attractivité: des stages, *job fairs*, partenariats avec des jeunes diplômés; et stabiliser le recours à la consultance. Malgré un marché du travail très tendu et de nombreux départs naturels, l'entreprise parvient à maintenir un niveau de compétence interne élevé.

La réalité est donc un peu plus nuancée qu'on peut le suggérer. Même s'il est manifestement faux de prétendre que le recours à la consultance fait porter un fardeau aux cheminots, et malgré les indéniables progrès que les deux entreprises ont fait, comme je l'ai dit, dans la gouvernance et le suivi de la consultance, je suis d'accord que le recours à la consultance reste élevé et qu'il faudra plus de

rigueur. C'est la raison pour laquelle j'ai adressé fin novembre une lettre aux deux CEO demandant de diminuer les dépenses de consultance en 2026.

Entre-temps, nous venons de recevoir une lettre de la part d'Infrabel qui ne répond pas de manière satisfaisante à cette demande. J'envisage donc de réaborder la question avec le CEO d'Infrabel. Cependant, Infrabel et la SNCB n'étant pas des parastataux, mais des entreprises autonomes, je peux leur donner des orientations, mais non pas, comme vous le savez en tant que ministre, aller dans le détail de l'implémentation de ces économies, ni me substituer au management dans le choix des projets.

23.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, "manifestement, la consultance est un fardeau pour les cheminots". Ce sont vos mots, je ne fais que les reprendre. Ce sont les mots que vous avez vous-même repris, mais vous sembliez y adhérer.

Je vous entends: les CEO ont leur autonomie. Il s'agit de sociétés autonomes. Vous avez écrit, vous allez réécrire et vous allez insister. Il va falloir insister lourdement, parce que les chiffres sont révélateurs et ils sont vraiment importants.

La pénurie du marché du travail dans certains secteurs ne peut justifier un tel excès. Il est encore heureux qu'ils aient répondu à la Cour des comptes de manière exhaustive et qu'ils se soient prêtés au jeu. Mais le fait qu'ils l'aient fait ne réduit pas les chiffres qui sont vraiment impressionnants.

Je fais le lien avec Ypto et avec la question de M. Troosters concernant Ypto. Parce que là, concernant le CEO d'Ypto... – d'ailleurs il est parti – on n'en sait pas plus et on n'en saura pas plus. C'est la conclusion.

Je vous invite à insister, à réécrire chaque mois aux CEO d'Infrabel et de la SNCB si nécessaire, parce que les chiffres sont vraiment, vraiment exorbitants. *A priori*, ce ne sont pas systématiquement des travailleurs belges qui travaillent dans ces sociétés de consultance. Ici, en l'occurrence, ce sont des travailleurs belges. La pénurie n'est pas à ce point problématique puisqu'ils existent. Il faudrait donc les engager dans nos sociétés.

Je vous remercie.

23.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous l'aviez déjà dit, mais grâce au fait qu'on a insisté plusieurs fois sur le sujet, les frais de consultances vont diminuer de 1,8% sous votre législature. Je tenais à souligner l'avancée. Vous vous rendez bien compte que c'est quand même largement insuffisant.

Sous votre législature, malgré la baisse prévue, un milliard d'euros seront dépensés dans des multinationales comme Boston Consulting ou McKinsey. Oui, un milliard d'euros! C'est ce que nous avons calculé. Pour quoi? Les dépenses sont principalement faites dans l'informatique, mais également dans des conseils en fiscalité, stratégie, management, des domaines qui sont très sensibles et qui ne devraient pas être cogérés avec le privé, nous semble-t-il.

J'entends néanmoins que vous avez demandé à la SNCB d'accélérer ses efforts pour diminuer les coûts. C'est bien, mais à quelle hauteur? Quant à Infrabel, ils ne répondent pas. Quand comptez-vous réaborder cette question? Pour quel objectif? Nous reviendrons vers vous, c'est certain. Nous aimerions que vous réduisiez drastiquement les frais de consultance et les mainteniez uniquement pour ce qui est indispensable. Si vous le faites (parce que vous avez déjà demandé 1,8% en moins, ce qui signifie que c'est faisable et réaliste), nous serons d'accord avec vous. Ainsi, nous pouvons aussi être en accord sur certains points.

On vous demandera aussi d'évaluer chaque mission de consultance et d'envisager sérieusement l'internalisation de ces missions. Nous vous demandons également de suivre les recommandations de la Cour des comptes.

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

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plaatsing van camera's aan de spooroverwegen in Heusden-Zolder door Infrabel" (56010474C)

24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'installation par Infrabel de caméras aux passages à niveau de Heusden-Zolder" (56010474C)

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

Infrabel plaatst de komende weken tijdelijke mobiele camera's aan verschillende spooroverwegen in Heusden-Zolder. Het gaat niet om snelheidscontroles of boetes, maar om tellingen. Volgens Infrabel helpen de beelden om "het aantal voetgangers, fietsers en voertuigen nauwkeurig in kaart te brengen", zodat het veiligheidsrisico van elke overweg beter kan worden ingeschat.

Om welke redenen werden specifiek de spooroverwegen in Heusden-Zolder uitgekozen voor het uitvoeren van tellingen met behulp van mobiele camera's?

Heeft er voorafgaandelijk overleg met de gemeente Heusden-Zolder plaatsgevonden? Zo ja, wat was de inhoud van dat overleg? Zo neen, waarom niet?

Kadert het uitvoeren van deze tellingen binnen een project waarbij mogelijk één of meerdere spooroverwegen in Heusden-Zolder in de toekomst zullen afgesloten worden? Zal desgevallend voorafgaandelijk overleg met de gemeente Heusden-Zolder plaatsvinden?

Zullen de resultaten van de metingen en van de daarna gemaakte analyses publiek gedeeld worden? Zo neen, waarom niet?

Hoeveel verkeersincidenten hebben zich het voorbije jaar voorgedaan aan een spooroverweg van Infrabel in de gemeente Heusden-Zolder?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Tellingen worden uitgevoerd op alle overwegen van het netwerk met behulp van mobiele camera's, voor zover de locatie geschikt is voor de plaatsing van de mast. De telling die in de Heusden-Zolder werd uitgevoerd, past in dat algemene kader. Infrabel informeert vooraf per e-mail de betrokken gemeenten over de aanwezigheid en het doel van de camera's. Buiten die informatie is er geen voorafgaand overleg.

De camera's worden voor een korte periode, ongeveer tien dagen, op het domein van Infrabel geplaatst. Ze filmen alleen het oppervlak van de overweg met het oog op het tellen van zwakke en sterke weggebruikers. De omliggende privéterreinen in de buurt van de overweg worden afgeschermd.

De gegevens uit de tellingen worden gebruikt om de database van een risicomodel te voeden dat een risicoscore voor elke overweg in het netwerk berekent. Overwegen met een hoge risicoscore krijgen voorrang bij de invoering van bijkomende veiligheidsmaatregelen.

De resultaten van de tellingen kunnen worden verstrekt wanneer daarover een specifieke aanvraag bij Infrabel wordt ingediend. In 2024 hebben zich geen ongevallen of incidenten voorgedaan ter hoogte van de overwegen in Heusden-Zolder.

Ik steun die aanpak, omdat die erop gericht is voorrang te geven aan investeringen die de grootste impact hebben op de veiligheid van het spoor- en wegverkeer.

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

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

25 Vraag van Annik Van den Bosch aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrijnende tekort aan middelen voor Securail" (56010561C)

25 Question de Annik Van den Bosch à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le manque criant de moyens pour Securail" (56010561C)

25.01 Annik Van den Bosch (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, de voorbije weken ontving ik opnieuw berichten van spoorwegpersoneel en vakbonden die mij waarschuwen voor de bijzonder zorgwekkende situatie in onze stations — onder meer in Antwerpen, waar ik woon, maar ook in Brussel, Leuven en Ottignies.

De Securail-teams worden geconfronteerd met een toename van agressie, bedreigingen en geweld, terwijl ze niet over de nodige middelen of bevoegdheden beschikken om daar doeltreffend op te reageren.

Wanneer een agressieve reiziger of een persoon die overlast veroorzaakt weigert zijn identiteit te geven, moet Securail de politie bellen. In veel gevallen komt de politie echter niet opdagen — wegens personeelstekort.

In Antwerpen bijvoorbeeld beschikt de spoorwepolitie over slechts 20 % van haar personeelsbestand. Bovendien werkt ze enkel overdag, opnieuw door een tekort aan mensen. Dan moet de lokale politie tussenkomen, maar ook zij kampen met een schrijnend gebrek aan middelen en personeel.

We kunnen dus spreken van een ineenstorting van de publieke veiligheidsdienst in de stations, ten nadele van zowel de werknemers als de reizigers.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van deze problemen, met name in Antwerpen, en van het feit dat de politie in veel gevallen niet meer tussenkomt bij meldingen van Securail?

Hoe verantwoordt u dat Securail-agenten in gevaarlijke situaties worden gestuurd zonder voldoende steun van de ordediensten?

Welke bijkomende middelen zal de regering vrijmaken om de aanwezigheid van Securail en de politie in de stations te versterken?

Welke garanties kunt u de Securail-werknemers geven zodat zij hun taak in veilige en waardige omstandigheden kunnen uitvoeren?

Ons werd meegedeeld dat de huidige samenwerking tussen de spoorwepolitie en de lokale politiezones nog steeds gebaseerd is op een omzendbrief van de minister van Binnenlandse Zaken uit 2001. Deze omzendbrief bepaalt welke politiedienst verantwoordelijk is voor welke zone en op welk moment op het spoorwegdomein. Na bijna 25 jaar lijkt deze tekst volledig achterhaald. Er zou inmiddels een nieuwe omzendbrief klaarliggen op politiek niveau. Kunt u bevestigen of dat klopt, en wat de stand van zaken is.

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, het is van het grootste belang dat reizigers in alle veiligheid de trein kunnen nemen. De veiligheidsaanpak van de NMBS steunt op een structurele samenwerking tussen Securail en de federale en lokale politiediensten en draagt ertoe bij dat het veiligheidsgevoel in de treinen en in de stations groot blijft.

We zijn ons bewust van het capaciteitsprobleem bij de spoorwepolitie. Dat is een vast agendapunt tijdens de overlegmomenten. Er wordt samengewerkt aan oplossingen, zoals realtime-toegang voor de politiediensten tot de camerabeelden van de NMBS en wetswijzigingen om het gebruik van bodycams door Securail mogelijk te maken. Ik hoop dat dat nog voor het einde van het jaar of begin volgend jaar kan worden gerealiseerd. De NMBS investeert in opleidingen, uitrusting en preventieve maatregelen binnen geïntegreerde veiligheidsplannen per station. De veiligheid van haar medewerkers en reizigers blijft prioritair.

Wat de omzendbrief van 2001 betreft, wordt er overlegd om het kader te actualiseren en af te stemmen op de huidige realiteit. Die problematiek overstijgt de NMBS en vraagt een gecoördineerde aanpak op verschillende niveaus. De NMBS blijft inzetten op samenwerking, preventie en efficiëntie om een veilige omgeving te garanderen.

In 2024 heeft Securail zijn diensten versterkt met 67 vte's. Samen met mijn collega Quintin, minister van Binnenlandse Zaken, werken we aan juridische instrumenten om de operationele samenwerking tussen de politie en Securail beter te structureren, aangezien beide entiteiten op dat gebied actief zijn. Er is beslist een gezamenlijk toezicht in te stellen, uitgeoefend door de ministers van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit, op de uitwerking en uitvoering van het strategisch en operationeel plan voor Securail, in coördinatie met de geïntegreerde veiligheidsactieplannen van de NMBS. Ik herinner u eraan dat de lokale politie sinds september toegang heeft tot het netwerk van beveiligingscamera's van de NMBS.

Ten slotte werken we aan een aanpassing van de camerawet om de treinbegeleiders van de NMBS en de medewerkers van Securail de mogelijkheid te geven om bodycams te gebruiken, om escalatie van incidenten te voorkomen en de veiligheid van de medewerkers en van het publiek te versterken.

25.03 Annik Van den Bosch (PVDA-PTB): Dank u wel voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

U neemt maatregelen en dat is goed, maar we moeten ook transversaal durven te kijken. Het is belangrijk te zorgen voor kwalitatieve dienstverlening en voor betaalbare tarieven. Het zijn de spoorwerkers die in de eerste lijn de woede van de reizigers over zich heen krijgen, woede die eigenlijk rechtstreeks voortkomt uit onderinvestering in het spoor.

Investeren in de veiligheid van de werknemers en de passagiers is een must. Voorkomen is immers nog altijd beter dan genezen. Ik hoop dus, in het belang van het personeel en de reizigers, dat er snel verbetering komt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56010642C van de heer Raskin is omgezet in een schriftelijke vraag.

26 Question de Sarah Schlitz à Maxime Prévot (VPM Affaires étrangères, Affaires européennes et Coopération au développement) sur "Le financement des TV locales" (56010536C)

26 Vraag van Sarah Schlitz aan Maxime Prévot (VEM Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking) over "De financiering van de lokale tv-zenders" (56010536C)

26.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'avais introduit cette question auprès de votre collègue le ministre des Affaires étrangères en sa qualité de ministre de tutelle pour l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT). Je ne comprends pas pourquoi elle s'est retrouvée dans votre escarcelle. Vous allez peut-être nous l'expliquer.

Monsieur le ministre, je suis extrêmement inquiète par la réforme des télé locales, initiée par vos collègues du gouvernement wallon, qui entraîne de graves questions quant à la survie même de certaines de ces télé – qui sont pourtant un lien social très important pour les communautés au niveau des territoires.

Ces télé sont poussées par la ministre à diversifier leurs sources de financement. Il s'avère qu'une de leurs sources de revenus provient d'un paiement de 3 euros par box par abonné des opérateurs télécoms. Or, actuellement, vous l'aurez constaté comme moi, la tendance est à la disparition de ces box au profit d'abonnements internet. Certains opérateurs vont même jusqu'à faire de la pub pour que les gens renoncent à leurs abonnements à une box pour *switcher* uniquement vers du streaming et donc des abonnements internet.

Vous l'aurez compris, cela engendre des pertes importantes de recettes pour les télé locales qui ne sont pas compensées. À mon sens, il serait logique de faire en sorte que cette redevance soit déplacée vers les abonnements internet afin que les télé puissent être compensées par cette transition, cette

évolution sociétale. Actuellement, un rapport est engagé avec les opérateurs.

Monsieur le ministre, êtes-vous déjà intervenu dans ce dossier. Quelle est votre position sur le sujet et quelles initiatives sont-elles à votre portée pour y parvenir?

26.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Schlitz, j'avoue essayer de répondre aussi précisément que possible aux questions qui me sont posées. Pour ce faire, j'ai relu la question que vous aviez posée à ma collègue Mme Matz ainsi que sa réponse. Je ne pourrai pas me montrer très prolixe en la matière, car j'ai vraiment du mal à comprendre pourquoi votre question est arrivée chez moi. En tout cas, voici ma réponse.

Comme il vous a déjà été répondu cet été par la ministre Matz, les télévisions locales ne relèvent pas de l'État fédéral, mais bien des communautés, lesquelles détiennent une compétence en matière de médias audiovisuels. C'est donc le gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles qui a entrepris la réforme des télévisions locales, y compris en ce qui concerne leur régime de financement. Je n'ai donc d'autre choix que de vous inviter à solliciter vos homologues du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles afin qu'ils interrogent la ministre compétente. Je suis désolé de ne pas pouvoir vous apporter une autre réponse.

26.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, on marche sur la tête ici! J'ai en effet interrogé Mme Matz, qui m'a répondu que ce sujet ne relevait pas de sa compétence, en m'invitant à me tourner vers les régions. Or, dans la question que j'ai introduite dans le système, j'explique qu'une compétence incombe bien au fédéral, à savoir la redevance. À la suite de cet échange avec Mme Matz, qui ne m'a pas indiqué à qui je devais m'adresser, j'ai entrepris des recherches, notamment auprès de la Bibliothèque de la Chambre. Fait étonnant, celle-ci m'a informée que c'est le ministre des Affaires étrangères qui exerce la tutelle sur l'IBPT, comme en témoigne le document gouvernemental de l'Arizona où est établie la répartition des compétences. Puis, le cabinet du ministre Prévot a transféré ma question chez vous. Et que me répondez-vous? "Je n'ai rien à voir avec ce dossier. Mme Matz vous a déjà répondu."

Enfin, bon! Il est moins une: les télés locales sont sous pression; ce dossier traîne depuis des mois. Il existe pourtant une solution. Les opérateurs s'opposent dans un bras de fer aux télés locales, qui aimeraient que justice soit faite en glissant la redevance des box vers les abonnements internet. Ce serait parfaitement logique et conforme à l'esprit de la loi. Bien évidemment, les opérateurs ne veulent pas en entendre parler. Donc, le politique doit intervenir dans ce bras de fer.

Il est quand même embêtant que, depuis des mois, on nous trimballe avec ce dossier, alors que le fédéral détient un levier. Dès lors, je vais réintroduire ma question auprès du ministre Prévot. Donc, je compte sur vous pour ne pas l'accepter la prochaine fois. Je vois votre mine déconfite, mais...

Le **président**: Monsieur le ministre?

26.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Le problème n'est pas là, mais bien que la tutelle que nous avons par rapport à la question que vous posez sur l'IBPT ne nous permet pas d'y répondre. L'autre question, elle, ne peut trouver de réponse – et je vous le dis avec tout le respect que j'ai pour vous, vous le savez – qu'auprès de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Je vous invite à aller voir la tutelle que nous avons sur l'IBPT. Je regrette d'ailleurs que cela ne vous ait pas été précisé dans la réponse, car, de mon côté, je ne peux pas répondre à votre question. Le ministre Prévot n'aurait pas pu y répondre non plus, puisque la compétence m'a été transférée.

26.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): J'aimerais malgré tout pouvoir entendre le ministre fédéral de tutelle pour l'IBPT, qui est la personne la mieux placée pour répondre à cette question. Vous me répondez par la négative, mais je souhaiterais l'entendre directement de sa part.

Nous continuerons donc à suivre ce dossier afin de voir comment nous pouvons, nous aussi, influencer sur celui-ci et faire en sorte que les télés locales puissent récupérer l'argent auquel elles ont droit.

Je vous remercie.

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

De **voorzitter**: Vraag 56008610C van de heer Prévot is omgezet in een schriftelijke vraag.

27 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde nieuwe spoorstakingen" (56010716C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstakingen" (56010717C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stakingen van het spoorpersoneel" (56010795C)

27 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouvelles grèves sur le rail annoncées" (56010716C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves sur le rail" (56010717C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves du personnel du rail" (56010795C)

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

De spoorbonden zijn van plan om een week te staken als de hervormingsvoorstellen rond het pensioen of rond het statuut van het spoorwegpersoneel, in het parlement ter stemming zullen worden voorgelegd. Dat kondigde het gemeenschappelijk vakbondsfront ACOD, ACV Transcom, VSOA, ASTB en OVS donderdag 20 november aan op een gemeenschappelijk persconferentie.

Wat is de stand van zaken van het sociaal overleg tussen de minister en de spoorbonden? Vond er recent nog overleg plaats? Met welk resultaat?

Zal de minister acties ondernemen om een de nieuw aangekondigde spoorstaking van een week te vermijden? Zo ja, wanneer en welke? Zo neen, waarom niet?

Overweegt de minister andere maatregelen om nieuwe spoorstakingen in de toekomst te vermijden teneinde de treinreizigers een volledige en correcte dienstverlening te garanderen?

Op welke wijze passen de stakingsacties van de spoorbonden binnen de doelstelling om meer reizigers tot het nemen van de trein aan te zetten?

Overweegt de minister, gezien het buitengewoon recordaantal stakingsdagen dit jaar, om met de NMBS in overleg te gaan over het al dan niet verlenen van één of andere vorm van compensatie aan de getroffen treinreizigers? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

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

27.02 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, les cinq syndicats du rail annoncent 72 heures de grève et même une semaine supplémentaire si les réformes Arizona du statut et des pensions des cheminots sont votées. Ils dénoncent une attaque frontale contre leurs conditions de travail: recul de l'âge de la pension jusqu'à 67 ans, baisse de centaines d'euros par mois, fin du recrutement statutaire et risques de licenciements collectifs.*

Alors que le rail souffre déjà d'un manque de personnel et de conditions de travail difficiles, pourquoi le gouvernement choisit-il d'imposer un démantèlement du statut et des pensions au lieu de renforcer le service public ferroviaire ?

Allez-vous entendre les revendications syndicales et revoir en profondeur vos plans pour le rail?

27.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte Kamerleden, mijn kabinet zet zich heel erg in voor het syndicale overleg met de NMBS, Infrabel en HR Rail. Ik kan alleen maar betreuren dat dat niet heeft geleid tot minder stakingen.

Les chemins de fer belges essayent toujours d'obtenir un résultat via le dialogue social, et ce dans les règles définies en concertation avec les syndicats, qui prévoient que lorsque les organisations syndicales introduisent un préavis de grève, ce dernier doit répondre à un nombre d'exigences.

Voor de reizigers die door de herhaalde spoorstakingen hinder hebben ondervonden, blijft de bestaande compensatieregeling van de NMBS volledig van toepassing. Concreet kan een financiële compensatie worden toegekend wanneer een reiziger een vertraging van minstens zestig 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, met de nodige bewijsstukken. Alle praktische informatie over de toekenningmodaliteiten en de procedure is beschikbaar op de website van de NMBS.

Om te antwoorden op de vraag van mevrouw Cuylaerts, de vakorganisatie heeft nog geen definitief advies gegeven over een staking van een volledige week. Zij wensen in eerste instantie hun achterban te consulteren.

Door een vakbondsactie, gericht tegen bepaalde maatregelen uit het regeerakkoord, reden er van zondag 23 november om 22.00 uur tot en met woensdag 26 november minder treinen. Op basis van het personeel dat had aangegeven te zullen werken, werd door de NMBS en Infrabel elke dag in een alternatieve treindienst voorzien. De NMBS, Infrabel en HR Rail betreuren die actie en de gevolgen daarvan voor de reizigers ten zeerste.

De impact van de staking verschilde van dag tot dag. De NMBS raadde haar reizigers aan om hun reis goed voor te bereiden door regelmatig de onlinereisplanner te raadplegen. Vanaf zondagochtend toonde die de alternatieve treindiensten voor maandag. Voor de daaropvolgende dagen werd dezelfde aanpak toegepast. Telkens een 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 treinen die op zondagavond het aanbod versterken naar onder meer Brussel, Leuven, Gent, Luik en Louvain-la-Neuve, zodat studenten vlot naar hun kot konden terugkeren. De meeste van die treinen vertrokken en kwamen aan vóór de start van de stakingsactie en ondervonden geen hinder.

Op maandag 24 november en dinsdag 25 november reden een op twee IC-treinen en een op drie L- en voorstedelijke S-treinen. Er reden weinig P-treinen. Dat zijn treinen die normaal de ochtend- en avondspits versterken.

Op woensdag 26 november reden drie op vijf IC-treinen en twee op vijf L- en voorstedelijke S-treinen. Ook toen reden er weinig P-treinen.

Het percentage personeelsleden dat het werk heeft neergelegd, bedroeg gemiddeld 26 % over de drie stakingsdagen. Dat percentage bleef nagenoeg gelijk op elke stakingsdag. Bij HR Rail en KGV hebben in totaal veertig personeelsleden het werk neergelegd tijdens die driedaagse staking. De NMBS zal informatie bezorgen over het aantal personeelsleden dat het werk had neergelegd, alsook over het aantal treinen dat reed.

L'offre de trains a été déterminée sur la base des intentions de grève.

Concernant les participants à la grève, Infrabel m'a communiqué les chiffres suivants: le 24 novembre, 1 699 personnes, soit 17,36 % de la population totale d'Infrabel; le 25 novembre, 1 634 personnes, soit 16,69 %; le 26 novembre, 1 469 personnes, soit 15,01 %.

Zoals u weet, heb ik sinds het begin van mijn mandaat besprekingen met de vakorganisaties en de spoorwegonderneming gevoerd die tot doel hadden het Belgische spoor voor te bereiden op een belangrijke wending, namelijk de liberalisering van het spoorvervoer van reizigers in het kader van de openbare dienst. Zoals ik u reeds heb geantwoord, zullen we de nodige hervormingen voortzetten. Concreet betekent dat dat het ontwerp van protocolakkoord dat werd ondertekend door de

vertegenwoordigers van de spoorwegonderneming en de representatieve vakbonden, gedeeltelijk zal worden uitgevoerd, onder andere het artikel over de contractualisering voor alle nieuwkomers, en steeds met als doel de spoorwegen voor te bereiden op de uitdagingen die zij zullen moeten aangaan met de liberalisering in 2032.

Voor het huidige statutair personeel komt er geen verandering.

Madame Jacquet, les discussions avec les syndicats et les compagnies ferroviaires visent à préparer les chemins de fer belges à une évolution majeure: la libéralisation du transport public de passagers par voie ferrée.

La possible modification de la loi vise à offrir à toutes les parties des chemins de fer (les organisations syndicales, les membres du personnel) plus de certitude juridique pour l'avenir, ainsi qu'une plus grande transparence.

La contractualisation fait partie des étapes nécessaires pour moderniser la politique, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, et mettre les entreprises en capacité d'être compétitives dans un contexte d'ouverture du marché, mais je sais que vous ne partagez pas ce point de vue.

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

Ik wil niet te veel in herhaling vallen ten opzichte van het debat dat wij daarstraks al hebben gehad. Ik maak mij vooral zorgen over de treinreizigers, die met een recordaantal stakingsdagen, met name 26 dagen of bijna een volledige maand, werden geconfronteerd. Ik hoop dat alles eraan wordt gedaan om die reizigers een hele week van stakingen te besparen.

27.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Vous l'avez compris, nous ne partageons pas le même point de vue. Vous utilisez le prétexte de la libéralisation pour casser les droits des cheminots, les faire travailler plus longtemps, mettre fin au statut, etc.

Je veux quand même rappeler que le statut n'est pas un privilège. C'est une compensation face à des conditions de travail difficiles et un salaire non négociable. Parmi tous les régimes, c'est celui qui assure le mieux l'égalité salariale entre les femmes et les hommes. Attaquer le statut, c'est aussi s'attaquer à cela.

C'est aussi s'attaquer aux jeunes. Quand on est jeune, qu'on se lance dans la vie et qu'on choisit de travailler aux chemins de fer, les horaires ne sont déjà pas faciles, mais en plus, il est encore plus difficile aujourd'hui d'obtenir un prêt dans une banque, par exemple pour acheter une maison et s'installer.

Je vous demande, pour calmer les tensions sociales, de plutôt maintenir le statut, les compétences et l'expertise au sein de l'entreprise publique, et donc de revoir vos projets.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'usage commercial des anciens guichets de gare" (56010724C)

28 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De commerciële invulling van voormalige stationsloketten" (56010724C)

28.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, parmi les biens que la SNCB met actuellement en location, on retrouve de nombreux espaces commerciaux disponibles dans les gares. Outre les grandes gares du pays comme Bruxelles-Central, Liège-Guillemins, Charleroi-Central ou la gare de

Mons, qui proposent des espaces locatifs, il y a des petites gares qui proposent également des lieux à la location. Ainsi, la gare de Mont-Saint-Guibert recherche un candidat concessionnaire pour aménager et exploiter les anciens guichets de gare, tandis que celle de Walcourt accueillera prochainement une nouvelle épicerie.

Deux questions se posent. Qu'en est-il des petites gares qui cherchent des personnes pour y proposer des magasins ou des services et qu'en est-il des gares dont les guichets ne sont plus en fonction? En effet, 44 gares ont vu leurs guichets être fermés en 2021. Ces lieux désormais désaffectés pourraient retrouver vie si on leur attribuait de nouvelles fonctions. Il est dès lors pertinent de réfléchir à la façon dont on pourrait réaffecter ces espaces dans les petites gares moins fréquentées.

Mes questions, monsieur le ministre, sont les suivantes.

Parmi les 44 gares dont les guichets ont été fermés, combien ont vu un nouvel établissement s'y installer? Le cas échéant, de quels types d'établissement s'agit-il?

La SNCB a-t-elle des difficultés à trouver des exploitants pour ses commerces en gare?

Avez-vous par ailleurs des statistiques concernant le *turnover* des commerces en gare ou les ruptures prématurées des contrats?

Et pour conclure, monsieur le ministre, comptez-vous renforcer dans les gares la présence d'organismes associatifs ou de services aux citoyens tels que la Croix-Rouge ou d'autres organismes organisant parfois des collectes de sang? Pourquoi ne pas travailler conjointement et régulièrement avec eux pour profiter du passage des navetteurs dans ces lieux?

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Les anciennes gares et bâtiments ferroviaires possèdent, il est vrai, un charme unique qui attire en effet des candidats à l'occupation.

La SNCB mène depuis plusieurs années une politique active de réaffectation de ces gares, notamment via le programme "La Vie en Gare". L'objectif est que les gares deviennent plus que des simples lieux de passage: de véritables lieux de vie et de destination.

L'accent est mis sur la présence en gare, la convivialité humaine et le service aux voyageurs. Dans cette optique, aussi bien les commerces que les services et les activités à finalité sociétale, comme je l'ai récemment vu encore à Soignies, ont leur place au sein des gares.

La SNCB reste engagée dans une gestion durable et socialement responsable de son patrimoine immobilier. La vacance est activement combattue par la revalorisation. Trois types de revalorisation sont mis en œuvre. Des locaux ou une gare entière peuvent être proposés au marché sous la forme d'un contrat de concession, d'un contrat d'emphytéose ou d'une vente.

Le mode de valorisation est réfléchi au cas par cas et est défini en fonction d'une méthodologie bien précise, une attention particulière étant gardée pour la préservation des infrastructures essentielles aux activités ferroviaires.

Sur les plus petites gares et en partenariat avec des acteurs locaux, des espaces libres sont composés pour des activités économiques et sociales utiles au territoire.

Sur les 44 gares sans guichet désormais, 31 ont déjà trouvé une nouvelle affectation: 19 concessions actives et 12 emphytéoses ou ventes. Sur les 19 concessions actives, deux sont des commerces alimentaires; deux, des commerces non alimentaires; quatre sont des services horeca; quatre offrent d'autres services et sept, des activités à finalité sociale. Ces initiatives sont souvent menées par des entrepreneurs start-up, des acteurs associatifs ou des coopératives. Sur les 12 autres, six gares sont en emphytéose et trois accueillent des services internes de la SNCB.

Les 13 gares restantes sont actuellement en phase d'étude ou de consultation de marchés publics. Le site immo SNCB centralise ces opportunités, illustrant une gestion dynamique et durable du patrimoine immobilier. Je vous invite à les découvrir sur le site Immo de la SNCB ou sur notre page LinkedIn.

Il n'appartient pas à la SNCB de communiquer les chiffres commerciaux de ses concessions. L'objectif est naturellement d'éviter autant que possible les réalisations prématurées. Le plan financier soumis par le candidat reste un élément essentiel à ce niveau.

Dans le cadre de son programme La Vie en Gare, la démarche de valorisation donne la priorité à l'occupation. L'objectif est d'attirer des candidats avec des projets qui permettent de faire de la gare un lieu vivant et utile à son territoire.

Une gare peut attirer plusieurs candidats, une autre moins. La SNCB répond toujours aux candidats qui s'adressent à elle et elle recherche également proactivement des candidats au sein de l'écosystème de la gare. Les activités à finalité sociétale souhaitant s'installer dans d'anciens guichets sous forme de contrat de concession bénéficient de conditions généralement spécifiques aux activités à finalité sociale qui se traduisent notamment dans des critères d'attribution du marché public.

Le candidat reste responsable de l'aménagement des locaux sur lesquels il candidate. De nombreux projets ont déjà vu le jour, comme le tiers lieu de la gare de Walcourt, témoignant de l'engagement de la SNCB à transformer ses gares en espaces vivants et utiles.

28.03 Anthony Dufrane (MR): Merci, monsieur le ministre pour ces chiffres bien détaillés, comme vous avez toujours l'habitude de les transmettre, ça fait plaisir. Merci également de votre intérêt par rapport à la matière, je ne serai pas plus long.

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

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nrs. 56010832C van de heer Vander Elst en 56010873C van mevrouw Huybrechts zijn zonder voorwerp, aangezien de sprekers afwezig zijn.

Vraag nr. 56010838C van mevrouw Huybrechts wordt uitgesteld.

De heren Freilich is niet aanwezig om zijn vraag nr. 56010842C te stellen. De heer Hiligsmann is evenmin aanwezig om zijn vraag nr. 56010857C te stellen.

Vraag nr. 56010977C van mevrouw De Knop wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Ikzelf trek mijn vraag nr. 56010985C in, want ik heb ondertussen het schriftelijk antwoord op die vraag gekregen.

29 Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité en gare de Liège-Guillemins et les inquiétudes des navetteurs et des commerçants" (56010965C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité à la gare de Liège-Guillemins" (56010993C)

29 Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid in het station Luik-Guillemins en de bezorgdheid van de reizigers en handelaars" (56010965C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid in het station Luik-Guillemins" (56010993C)

De heer Foret is afwezig.

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

In en rond het station van Luik-Guillemins blijken treinreizigers steeds meer een gevoel van onveiligheid te ervaren. Men kan er de aanwezigheid van illegalen en druggebruikers vaststellen waarbij crimineel geweld en drughandel welig tiert.

Welke maatregelen gaat de minister nemen om de veiligheid in het station van Luik-Guillemins te

garanderen?

Zal de minister aandringen op een verhoogde aanwezigheid van het Securail veiligheidspersoneel in het station van Luik?

Zal hij in overleg treden met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken en het lokaal stadsbestuur inzake een verhoogde aanwezigheid van politiediensten in het station?

29.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik antwoord ook op de vraag van de heer Foret.

La SNCB me dit être pleinement consciente des préoccupations exprimées par les voyageurs, les commerçants et les riverains concernant ce sentiment d'insécurité dans et autour de la gare de Liège-Guillemins. Pour l'avoir personnellement également vécu, cela me semble être une réalité dont il faut tenir compte.

La sécurité des voyageurs et du personnel ainsi que le maintien d'un environnement accueillant sont des priorités qui doivent être absolues pour l'entreprise. Afin de garantir la sécurité, le Corporate Security Service de la SNCB met en œuvre une politique intégrale reposant sur trois piliers: présence de personnel de la sécurité sur le terrain, utilisation de moyens technologiques, gare équipée d'un système de vidéosurveillance piloté par le Security Operation Center, accessible 24 h/24, 7 j/7. Ce centre coordonne les interventions et coopérations avec les partenaires locaux.

Considérant la complexité des facteurs en jeu, la SNCB a initié en juin dernier un groupe de travail multidisciplinaire réunissant Securail, la police locale et les autorités compétentes. Ce groupe vise une approche intégrée et humaine conciliant la prise en charge des personnes vulnérables avec la nécessité de garantir la sécurité des voyageurs.

Plusieurs opérations coordonnées ont été menées à Liège-Guillemins et se poursuivent. Elles permettent de contrôler un grand nombre de personnes, de dissuader les comportements perturbateurs et de rassurer les usagers par une présence visible.

Naast de onmiddellijke interventies voert de NMBS structurele maatregelen uit om het veiligheidsgevoel op duurzame wijze te versterken. Het betreft dan de modernisering en onderhoud van de openbare ruimte, versterkte verlichting, regelmatige reiniging van de omgeving, informatie en sensibilisering van reizigers, verhoging van het aantal patrouilles en controles, versterkte samenwerking met de lokale en federale overheden met het oog op een geïntegreerde aanpak van de sociale problemen.

Die inspanningen passen in een strategie die tot doel heeft de rol van Luik-Guillemins als veilige, gezellige en symbolische ruimte te vrijwaren.

U kon al vaststellen dat Securail, CSS (Corporate Security Services) en de SPC (spoorwegpolitie), die ressorteert onder de minister van Binnenlandse Zaken, nauw samenwerken om de veiligheid op en rond het spoorwegdomein te waarborgen. Er wordt momenteel gewerkt aan een medetoezicht van Mobiliteit en Binnenlandse Zaken. Dat heeft reeds geleid tot de oprichting van werkgroepen die tot doel hebben de goede praktijken te verbeteren en te coördineren, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de locaties en met de algemene en bijzondere problematiek.

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

We spreken vaak over veiligheidsproblemen in stations en Luik-Guillemins is in dat opzicht niet anders, net zoals ook kleine stations en stations in centrumsteden, ook al is Brussel-Zuid wat dat betreft haast een symboolstation, waar onveiligheid troef is.

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

30 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Fysiek geweld tegen NMBS-medewerkers aan het station Brussel-Zuid" (56011108C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het geval van agressie bij Brussel-Zuid" (56011201C)

30 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les violences physiques à l'encontre d'employés de la SNCB à la gare de Bruxelles-Midi" (56011108C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression à Bruxelles-Midi" (56011201C)

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

Aan het station van Brussel-Zuid werden recent twee vrouwelijke NMBS-loketbedienden het slachtoffer van fysiek geweld. Een man die gewapend was met een ijzeren staaf viel hen aan waarbij beide NMBS-medewerkers slagen tegen hun hoofd te verwerken kregen. Ingevolge het trauma dat ze opliepen zijn beiden voor meerdere dagen arbeidsongeschikt.

Als reactie op het nieuwe en toenemende geweld en het uitblijven van een afdoend veiligheidsbeleid besloot het personeel van de internationale loketten in het station twee uur lang het werk neer te leggen.

Erkent de minister de veiligheidsproblemen die er zijn aan het station van Brussel-Zuid en bij uitbreiding meer algemeen binnen het spoor gebeuren?

Welke conclusies kan de minister trekken uit de feiten die voorvielen? Welke bijkomende beleidsmaatregelen zullen genomen worden om de veiligheid binnen het spoor gebeuren te verhogen? Zal de minister in overleg treden met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken om bijkomende veiligheidsmaatregelen overeen te komen?

Beschikt de minister over bijkomende informatie over de dader van deze feiten? Werd die geïdentificeerd en opgepakt? Desgevallend: is de dader nog steeds van zijn vrijheid beroofd of is de dader intussen terug op vrije voeten gesteld?

De **voorzitter**: De heer Bayet is niet aanwezig. Zijn vraag vervalt dus.

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Op 30 november 2025 om 08.01 uur werden twee loketbedienden van de NMBS aan de Horta-ingang van Brussel-Zuid het slachtoffer van fysieke agressie. Een persoon heeft zonder enige aanleiding beide medewerkers geslagen met een plastic voorwerp. De dader is onmiddellijk gevlucht. Beide slachtoffers werden met een taxi naar het Sint-Pieterziekenhuis gebracht voor verzorging.

Een van de internationale loketten werd kort – gedurende 51 minuten – gesloten, zodat de betrokken medewerkers konden recupereren en steun konden krijgen van collega's. Overeenkomstig de procedure heeft de NMBS een klacht ingediend, zodat het onderzoek snel en grondig kan worden uitgevoerd.

De NMBS en ik stellen vast dat agressie tegen personeel een ernstig probleem vormt, niet alleen in Brussel-Zuid, maar ook op andere locaties. De veiligheid van reizigers en personeel blijft een absolute prioriteit. Er wordt continu geïnvesteerd in preventieve maatregelen, zoals camerabewaking, aanwezigheid van Securail en samenwerking met de politie.

Concernant la sécurité du personnel de la SNCB, j'ai récemment fait en sorte que les zones de police locale puissent avoir accès aux caméras de la SNCB.

Par ailleurs, je travaille actuellement à donner la possibilité aux accompagnateurs de train et aux agents de Securail de pouvoir disposer de *bodycams* dans le cadre de leur fonction. Enfin, les peines pour faits d'agressions envers les fonctions sociétales ont été récemment augmentées. Ceci vaut également pour les agents de la SNCB.

Les faits montrent qu'il est nécessaire de maintenir et de renforcer l'attention portée à la sécurité. La SNCB collabore avec Securail et la police fédérale afin de renforcer la présence visible des services de sécurité. En outre, les procédures internes sont évaluées afin d'améliorer encore l'accueil des victimes et le suivi des incidents.

De NMBS verwelkomt de versterking van de spoorwegpolitie met 20 mensen in Brussel. De aanwezigheid van het politiecommissariaat in Brussel-Zuid werpt ook al vruchten af. De minister van Binnenlandse Zaken en de politie hebben een balans opgemaakt van het eerste jaar van het politiebureau. Meer dan 6.000 mensen zijn er in een jaar langs geweest, waarbij de helft van de gevallen heeft geleid tot een proces-verbaal. Meer dan 70 % van de opgemaakte processen-verbaal had voornamelijk betrekking op diefstal van bagage of documenten en iets minder dan 20 % op verlies van documenten. Een klein deel betrof inbreuken tegen personen. De cijfers tonen aan dat er een daling is met 20 tot 25 % van de feiten. Het commissariaat blijkt dus effectief te zijn.

Comme je l'ai déjà mentionné, la SNCB prend sa part de responsabilité très au sérieux. En plus du déploiement des agents de Securail, de nombreuses mesures infrastructurelles et organisationnelles ont été prises. La vidéosurveillance a été augmentée, avec 795 caméras.

Un contrôle d'accès a été mis en place et la gare est fermée la nuit entre 1 h 45 et 3 h 45. La fréquence de nettoyage a été également augmentée. Il est crucial que toutes les parties prennent leurs responsabilités en matière de sécurité dans et autour des gares.

La SNCB continue de suivre cette situation de près et reste ouverte à un renforcement supplémentaire des mesures en concertation avec les autorités compétentes.

Op dit moment is de dader nog niet geïdentificeerd. Het onderzoek door de bevoegde politiediensten is lopende. Zodra er nieuwe informatie beschikbaar is, zal die worden gedeeld met de bevoegde instanties.

Je souhaite exprimer mon soutien à l'ensemble du personnel concerné et faire part de mon indignation face à cette violence injustifiée. Comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises, des groupes de travail sont en cours dans le cadre d'une co-tutelle entre la Mobilité et l'Intérieur. Ces travaux, menés conjointement par la SPC et Securail, visent à renforcer les moyens, les outils et le processus afin de répondre aux attentes légitimes en matière de sécurité, particulièrement dans les lieux stratégiques tels que la gare du Midi, qui constitue la principale gare internationale de Belgique en termes de voyageurs.

30.03 Frank Troosters (VB): Minister, de problematiek komt vaak aan bod en alles ligt in dezelfde lijn. Veiligheid is een absolute prioriteit. Het belangrijkste element uit uw antwoord is dat het openen van een politiepost in Brussel-Zuid en extra agenten van de spoorwegpolitie leiden tot een daling van de criminaliteit. We zijn nog lang niet waar we moeten zijn. De problematiek beperkt zich niet tot de stations en strekt zich uit tot de stationsomgeving, maar het heeft wel effect. Dat bewijst dat daarop moeten worden ingezet.

Er zou een stimulans in die richting moeten zijn, maar we moeten vaststellen dat al jaren het tegenovergestelde gebeurt. Onder Jan Jambon is het aantal agenten van de spoorwegpolitie afgebouwd van 724 naar 465, een kapitale fout. In verschillende stations werden posten van de spoorwegpolitie gesloten. In Limburg werd die post de facto niet bemand. Logischerwijze had men verwacht dat werk zou worden gemaakt van een herbezetting, maar de post werd gesloten. De post in Leuven werd eveneens gesloten.

Brussel-Zuid toont aan dat de omgekeerde beweging wel degelijk resultaat kan opleveren. Met het oog op preventie zouden zichtbare camera's en zichtbaar aanwezige agenten veel miserie kunnen voorkomen. Het is beter te voorkomen dan te genezen. Ik mag hopen dat deze regering daarop zeer sterk inzet. Niet alleen bodycams, maar ook een betere uitrusting en meer opleidingen zijn nodig. Het gaat om een geheel van maatregelen, overkoepelend tussen verschillende beleidsdomeinen. Vooral de zichtbare aanwezigheid van personeel in de stations is een zeer belangrijk element in het vinden van oplossingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De problemen in de Kempen en in het station Noorderkempen" (56011109C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes en Campine et à la gare de Noorderkempen" (56011109C)

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

In de regio van de Kempen worden treinreizigers al jaren geconfronteerd met problemen inzake de dienstverlening van de NMBS. De ondermaatse stiptheid en het hoog aantal afgeschafte treinen heeft het vertrouwen van de treinreizigers in de NMBS aangetast.

Dat heel wat treinreizigers aangeven terug de auto te verkiezen boven een verplaatsing met de trein gaat regelrecht in tegen de beleidsdoelstelling om meer mensen aan te zetten tot het nemen van de trein voor hun verplaatsingen.

Bijkomend wordt het betalend maken van de NMBS-parking aan het station Noorderkempen aangeklaagd. 'Mensen betalen al voor hun vervoerticket en niet iedereen komt met de fiets naar het station', zo klinkt het.

Erkent de minister dat het gebrek aan stiptheid en het hoog aantal afgeschafte treinen het vertrouwen van de treinreizigers in de dienstverlening door en de betrouwbaarheid van de NMBS aantast?

Erkent de minister ook dat het afhaken van treinreizigers die terug de wagen verkiezen boven het nemen van de trein omgekeerd evenredig is met de beleidsdoelstelling om meer mensen de trein te laten nemen?

Welke oplossingen zal de minister voorstellen?

Wat is de visie van de minister op het tarievenbeleid dat de NMBS voert m.b.t. hun parkings? Vindt de minister de optie om treinreizigers die beschikken over een geldig vervoersbewijs gratis gebruik te laten maken van de NMBS-parkings het onderzoeken waard?

Zal de minister over bovenstaande problemen met de NMBS in overleg treden?

31.02 Minister Jean-Luc Crucke: De NMBS analyseert dagelijks de stiptheid en probeert bij te sturen waar mogelijk, uiteraard ook voor de regio Kempen, onder andere via *techniques of continuous improvement*. Daarnaast volgen we samen met Infrabel het Punctuality Improvement Program om verbeteringen op zowel korte als lange termijn te realiseren.

In uw tweede punt hebt u het over treinreizigers die zouden afhaken. Wanneer we 2022 vergelijken met 2024, zien we dat het aantal opstappende reizigers over de verschillende stations van de Kempen gestegen is met 6 %. Hoewel niet zo slecht, is de groei van het reizigersaantal in de Kempen lager dan het nationale gemiddelde. De kwaliteit van de dienstverlening is dan zeker een bijzonder aandachtspunt.

Tot slot pleit u tegen een betalende parking aan het station Noorderkempen. Ik herinner u aan het uitgangspunt waarbij we mensen willen aanmoedigen met de fiets of het openbaar vervoer naar het station te komen en zo de modal shift te stimuleren naar duurzame en groene mobiliteitsmodi. De NMBS vertelt me dat ze geen daling van het aantal treinreizigers heeft vastgesteld na het betalend maken van een parking. In het station Noorderkempen zien we integendeel dat het aantal opstappende reizigers bijna verdubbeld is in de voorbije twee jaar.

De werkelijke hefboom om nieuwe klanten aan te trekken, is dus eerst en vooral het treinaanbod en de betrouwbaarheid ervan.

De NMBS is van plan van haar strategie van de tarifiering van de parkings volledig te herzien. Ik zal de

NMBS vragen me een eerste overzicht te geven van het werk dat nu in uitvoering is, voor het einde van het einde van het eerste trimester van het jaar 2026. In ruimere zin bepaalt de NMBS de tarifiering van haar parkeergelegenheid, met name op basis van de lokale situatie en de tarieven van de omliggende parkings, de benuttingsgraad van de parking en het belang van het station, met dien verstande dat het voor de NMBS-klant niet duurder mag uitvallen. In algemene zin is het de bedoeling dat de NMBS de operationele kosten van de parkings dekt met de opbrengst ervan, zoals bepaald in het openbaredienstcontract.

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

Ik ga kort in op wat ik een hoopgevend antwoord vind, namelijk de herziening van het tarievenbeleid voor mensen die gebruikmaken van de betaalparkings van de NMBS. Ik begrijp dat men wil inzetten op fietsgebruik en mensen wil aanmoedigen om zich per fiets naar het station te begeven. Die aanpak treft echter ook een publiek dat met de wagen naar het station komt omdat het voor hen niet haalbaar is om de verplaatsing per fiets te maken. Wanneer u het tarievenbeleid aanpast op basis van afstand, kunt u ook die mensen naar het station lokken, in plaats van dat ze de volledige verplaatsing met de wagen afleggen.

Ik heb altijd gepleit voor een koppeling tussen het gebruik van de NMBS-parkings en het bezit van een geldig vervoerbewijs. Mensen die kunnen aantonen dat ze zich met het openbaar vervoer verplaatsen, zouden gratis moeten kunnen parkeren. Mensen die oneigenlijk gebruikmaken van die parkings zouden wel moeten betalen, omdat ze een plaats bezet houden waar ze niet horen te staan. Dat is waar ik voor pleit. Ik hoop dat dat wordt meegenomen. Ik zal opvolgen hoe het tarievenbeleid verder evolueert. Ik merk dat op lokaal niveau ook stemmen opgaan in de richting die ik net heb aangegeven. Hopelijk krijgt dat een vervolg. Dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011128C van de heer Bayet is omgezet in een schriftelijke vraag. Aan de orde is vraag nr. 56011137C van de heer Van Hecke. Hij is niet aanwezig. De samengevoegde vragen nrs. 56011157C van de heer Legasse en 56011280C van mevrouw Jacquet zijn uitgesteld.

32 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vernieuwde treinaanbod vanaf 14 december 2025" (56011165C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van het treinaanbod in de regio Charleroi" (56011170C)
- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De wijziging van de treinaansluitingen op lijnen 162 en 165 in het station Libramont" (56011329C)

32 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle offre ferroviaire à partir du 14 décembre 2025" (56011165C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement de l'offre ferroviaire dans la région de Charleroi" (56011170C)
- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La modification des correspondances des lignes 162 et 165 en gare de Libramont" (56011329C)

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

Vanaf zondag 14 december zal de NMBS haar treinaanbod verder uitbreiden. Via de pers konden we al meer vernemen over diverse lokale aanpassingen die het treinaanbod zal ondergaan. Op de website van de NMBS kan men ook een overzicht vinden van de voornaamste aanpassingen.

Over het treinaanbod in de provincie Limburg valt echter niets te vernemen.

Kan de minister toelichten welke wijzigingen het treinaanbod in Limburg zal ondergaan vanaf 14 december?

Zullen de gebroken beloften van de NMBS voor het invoeren van twee extra piekurentreinen (1x ochtend en 1x avond) op de verbinding Hasselt-Mol alsnog worden ingevuld?

32.02 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, j'ai été contactée la semaine dernière par l'ASBL Les Amis du rail, en province de Luxembourg, au sujet des correspondances L162-165 en gare de Libramont. Dès le 14 décembre, les voyageurs en provenance de la ligne 165 Halanzy-Virton-Florenville devront attendre une heure en gare de Libramont pour avoir une correspondance pour rejoindre Namur ou Bruxelles.

Vous imaginez bien qu'un tel délai d'attente risquerait d'encourager les usagers de la ligne 165 à délaisser le train au profit de la voiture, afin de se rendre par exemple directement à la gare de Libramont – cette gare est à 40 minutes de chez moi – ou à la gare d'Arlon – à 35 minutes de chez moi – pour avoir une correspondance normale.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que dès le 14 décembre, les voyageurs arrivant de la ligne 165 devront attendre environ une heure en gare de Libramont pour leur correspondance vers Namur ou Bruxelles? Quelle vision l gouvernement porte-t-il quant à l'avenir et au maintien des lignes ferroviaires rurales en province de Luxembourg?

32.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, à partir du 14 décembre 2025, la SNCB va élargir son offre de trains en province de Hainaut, notamment autour de Charleroi avec des trains IC supplémentaires le week-end et une offre suburbaine renforcée.

Ces améliorations, qui incluent des trains supplémentaires tard le soir entre Braine-le-Comte, Bruxelles et Louvain, ainsi qu'un doublement de la fréquence des trains IC entre Charleroi et Bruxelles le week-end, visent à promouvoir l'usage du train dans la région.

Bien que cette offre élargie soit bénéfique pour la région carolo, tant pour ses habitants que pour les touristes en *citytrip*, la question de la fréquentation en semaine demeure. En effet, une telle offre élargie en semaine serait bénéfique pour les travailleurs, les personnes en formation et les étudiants.

Monsieur le ministre, comptez-vous renforcer à terme la fréquence des trains vers Bruxelles durant la semaine pour les travailleurs et les personnes en formation? Si oui, selon quel calendrier?

Avez-vous reçu des demandes spécifiques pour améliorer l'offre ferroviaire le week-end sur d'autres lignes de la région de Charleroi? Pensez-vous que ces mesures suffiront à accroître significativement la fréquentation vers Charleroi? Quels indicateurs seront utilisés pour évaluer leur succès?

Quelles rames seront utilisées pour ces nouvelles dessertes? Comment la SNCB compte-t-elle garantir leur disponibilité et le confort des usagers? Pour conclure, monsieur le ministre, envisagez-vous des ajustements supplémentaires pour répondre aux besoins des voyageurs, notamment en termes d'horaire et de desserte locale?

32.04 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, mevrouw Ramlot, mijnheer Dufrane, op 8 oktober jongstleden heeft deze commissie een hoorzitting georganiseerd met de NMBS over het vervoersplan. De NMBS heeft tijdens dat overleg in primeur de uitbreidingen van de derde fase van het vervoersplan 2023-2026 met de commissie gedeeld. Ik verwijz u dan ook naar de presentatie van de NMBS tijdens deze hoorzitting.

Mijnheer Troosters, u kunt in die presentatie zien dat in september 2026 op zondag het aanbod zal worden uitgebreid tussen Mol en Hasselt. Vanaf dan zal er elk uur een trein rijden in plaats van elke twee uur. Die trein stopt onder meer in Leopoldsburg, Beverlo, Beringen, Heusden-Zolder en Zonhoven. Ook het dossier van de bijkomende P-treinen op de verbinding Hasselt-Mol is daarbij ter sprake gekomen. Ik kan herhalen dat de NMBS dat heeft bekeken in het kader van de opmaak van het nieuwe vervoersplan 2026-2029. Ook al is het plan nog niet goedgekeurd door de ministerraad, toch kan ik u al meegeven dat het wel degelijk de intentie was van de NMBS om de P-treinen daarin op te nemen. Dat bleek evenwel niet mogelijk voor de infrastructuurbeheerder wegens een gebrek aan voldoende

capaciteit op die spoorlijn.

Monsieur Dufrane, dans le cadre du plan de transport couvrant la période de décembre 2026 à décembre 2029, une amélioration de l'offre en heures de pointe entre Bruxelles et Charleroi a effectivement été étudiée. Le conseil d'administration de la SNCB a déjà validé ce plan. Le Conseil des ministres doit encore le faire. Une fois que l'offre de transport pour les années 2027, 2028 et 2029 aura été validée par le Conseil des ministres, la SNCB communiquera les évolutions retenues au travers de ses traditionnels *roadshows*.

C'est dans ce contexte qu'une éventuelle amélioration de l'offre durant les heures de pointe entre Bruxelles et Charleroi sera communiquée. Cela répond également aux discussions que nous avons eues avec les forces vives de Charleroi, auxquelles vous avez également pris part.

Madame Ramlot, comme vous, j'ai découvert la rupture des correspondances à Libramont entre le train L en provenance de Virton et le train IC vers Namur et Bruxelles. La bourgmestre de Florenville m'a d'ailleurs directement interpellé à ce sujet sur un ton furibard.

La SNCB m'a indiqué qu'il s'agissait là d'une conséquence indirecte des travaux de modernisation de la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg. Ceux-ci franchiront une nouvelle étape à la mi-décembre 2025. Dans ce cadre, l'organisation des services à voie unique permanente est modifiée. Concrètement, les trains ne peuvent désormais plus se croiser entre Haversin et Marloie ainsi qu'entre Jemelle et Grupont, alors qu'auparavant cette contrainte concernait les sections entre Ciney et Haversin ainsi qu'entre Hatrival et Grupont.

Ces nouvelles contraintes d'exploitation imposent une adaptation des horaires des trains IC Bruxelles-Luxembourg et des trains Ciney-Libramont. Il est difficile de parler de correspondances lorsque le temps d'attente entre deux trains est porté à une heure et que le temps de trajet global augmente dans de telles proportions. Cela rend l'utilisation du train rédhibitoire depuis les gares de la ligne concernée vers le centre du pays.

J'ai donc insisté auprès des deux entreprises publiques pour qu'elles revoient leur copie, recherchent et mettent en œuvre une solution moins mauvaise dans les meilleurs délais. Il est par ailleurs essentiel que les travaux d'Infrabel sur la ligne 162 – qui se prolongent de manière inconsidérée depuis des décennies – soient enfin menés à terme afin de stabiliser et améliorer l'offre de trains. Il me semble que cela constituerait une avancée positive dans l'intérêt général, et des Luxembourgeois en premier lieu.

32.05 Frank Troosters (VB): Bedankt, mijnheer de minister.

U hebt gelijk, we hebben hier tijdens de hoorzitting een overzichtje gekregen. In Limburg blinken we niet echt uit inzake vervoersaanbod per trein. Toen het vervoersplan 2023-2026 werd voorgesteld, werden er heel wat piekurtreinen tussen Hasselt en Genk geschraapt. Daartegenover stonden beloftes die later zouden worden ingevuld, onder andere op de lijn Hasselt-Mol. Die eerste belofte werd ingevuld, zij het met een jaar vertraging. De tweede belofte van de P-treinen bleek volgens verklaringen tijdens de hoorzitting echter niet haalbaar. Ik vind het jammer dat men in 2023 al niet kon aangeven dat het niet haalbaar was. Men maakt immers niemand blij met een dode mus, zoals men in Vlaanderen zegt.

Ik had verwacht dat er toch nog meer mogelijk zou zijn, maar ik zal mijn hoop moeten verleggen naar het nieuwe vervoersplan 2026-2029. We zullen de bekrachtiging van de raad van bestuur moeten afwachten en hopen dat er meer uit de bus komt voor Limburg. Ik ben er echter van overtuigd dat u daar nauw op zult toezien en dat u ervoor zult zorgen dat we in Limburg veel meer treinen krijgen.

32.06 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations.

Nous avons effectivement eu l'occasion d'avancer sur le dossier à l'hôtel de ville de Charleroi avec les collègues de la commission. Je ne dois pas rappeler que la ligne Charleroi-Bruxelles est d'une importance capitale pour la métropole wallonne mais aussi pour ses navetteurs. Le sujet est en discussion depuis déjà plusieurs mois voire plusieurs années. Je me réjouis de voir Charleroi et ses environs mieux desservis le week-end, et ne désespère pas de voir le nombre de trains augmenter aussi en semaine. Comme vous l'avez dit dans votre réponse, on prévoit un *roadshow* qui va annoncer

de bonnes nouvelles. Je serai très attentif à celui-ci et ne manquerai pas de suivre le dossier dans l'intérêt des navetteurs.

32.07 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, soyez rassuré, le ton furibard ne fait pas partie de ma façon de communiquer et ce n'est pas ma marque de fabrique. J'aurais également pu vous téléphoner mais j'ai pensé qu'il était peut-être plus judicieux de vous poser une question orale, parce que j'en avais l'occasion. Je m'adresse à vous, mais surtout aux membres du conseil d'administration de la SNCB.

La stratégie du pourrissement est une tactique ancienne, éprouvée et toujours aussi efficace, utilisée par ceux qui privilégient l'usure plutôt que l'attaque frontale pour amener l'adversaire à la reddition. Le moins que l'on puisse dire, c'est que les fins stratèges de la SNCB sont devenus d'habiles orfèvres qui ne cessent de nous étonner par leur inventivité.

Vous direz peut-être que je me répète. Mais non, ce n'est pas moi qui me répète, ce sont les faits obtus, bruts et indéniables qui se répètent. Non, je ne me répète pas, mais je vous le redis: les dindons de cette sinistre farce, ce sont bien entendu les ruraux et, au premier chef, oserais-je dire en première ligne, les ruraux de cette *terra incognita* qu'est le Luxembourg pour les stratèges de Bruxelles et leurs protégés des grandes métropoles.

Alors, dans cette stratégie du pourrissement, on a tout connu. Tout est bon pourvu que cela finisse par dégoûter l'usager et permettre, au bout du dégoût, au décideur de déclarer la main sur le cœur qu'il n'a pas d'autre choix que de décider, la mort dans l'âme, la fermeture de la ligne et du service.

Après l'absence de réparation d'infrastructures devenues impraticables, le non-renouvellement du matériel roulant, la fermeture de gares et de points d'arrêt, les travaux qui n'en finissent pas, la réduction des cadences, voici maintenant la nouvelle arme de pourrissement à l'assaut du rail luxembourgeois: la destruction des correspondances! De qui se moque-t-on? Comment ose-t-on? Qui peut justifier de telles mesures, et au nom de quels critères?

Monsieur le ministre, je sais que vous ne pouvez pas tout et que le conseil d'administration de la SNCB dispose d'une large indépendance ainsi que d'une autonomie de gestion – je le rappelle. Cependant, je vous le demande, tout ce que vous pourrez entreprendre pour épargner au voyageur luxembourgeois cette nouvelle mesure d'usure, faites-le, je vous en prie. Faites en sorte que cette décision aussi vexatoire que discriminatoire soit archivée dans le grand classeur des plans de campagne oubliés. Monsieur le ministre, faites en sorte que les usagers luxembourgeois gardent encore quelque confiance dans la SNCB et, si possible, constatent qu'après tout, le train est aussi pour eux. Je vous remercie et vous félicite pour votre performance du jour qui a commencé à 11 h.

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

33 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verplichte invoering van het mobiliteitsbudget" (56011166C)

33 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entrée en vigueur du budget mobilité obligatoire" (56011166C)

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

In april 2025 werd aangekondigd dat het aanbieden van een mobiliteitsbudget vanaf 1 januari 2026 verplicht zou worden voor bedrijven. De hiervoor noodzakelijke wetgevende teksten werden tot op heden echter nog steeds niet gestemd.

Zal de verplichting voor bedrijven tot het aanbieden van een mobiliteitsbudget van 1 januari 2026 in voege gaan? Zo ja, zal het nodige wetgevende werk daartoe tijdig gestemd geraken? Zullen de bedrijven tijdig geïnformeerd worden en voldoende aanpassingstijd genieten om aan deze verplichting te kunnen voldoen? Zo neen, wanneer zal de nieuwe regeling wel in voege gaan? Zal er gewerkt worden met een overgangperiode die de bedrijven in staat zal stellen om aan de verplichting te voldoen? Hoe lang zal deze overgangperiode desgevallend zijn? Op welke wijze zullen de bedrijven vooraf op een degelijke manier geïnformeerd worden?

Zullen er ook aanpassingen gedaan worden aan het systeem van het mobiliteitsbudget? Zo ja, welke zullen deze aanpassingen zijn?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ik dank u voor uw vraag, die zeer actueel is, aangezien volgens het paasakkoord fase 1 van het mobiliteitsbudget op 1 januari 2026 in werking moet treden.

Ik zou eerst en vooral willen verduidelijken wat die eerste fase inhoudt. Elke werkgever die sinds meer dan 36 maanden – al dan niet onderbroken – een bedrijfswagen ter beschikking stelt aan een of meer van zijn werknemers, zal een mobiliteitsbudget aan zijn werknemers moeten voorstellen. Er zijn veel ministers verantwoordelijk voor dit wetsontwerp: minister Clarinval, minister Jambon, minister Vandenbroucke en ikzelf.

Sinds het voorjaar van 2025 heeft mijn team zich over het dossier gebogen, hebben we de sociale partners geraadpleegd en zijn de eerste tekstversies opgesteld. We hebben overigens de eerste interministeriële vergadering over dit onderwerp georganiseerd, zoals een informatieve IKW. De laatste modaliteiten van het mobiliteitsbudget worden er besproken; u zult dus begrijpen dat ik niet kan ingaan op wat er precies in het wetsontwerp zal staan.

Ik kan echter bevestigen dat de datum van inwerkingtreding en termijnen van de uitvoeringen van die maatregelen inderdaad onderwerp uitmaakt van de bespreking. Bovendien kan ik u bevestigen dat ze betrekking hebben op de procedure, en niet op wat er in de pijlers staat. Tot slot verzeker ik u dat het mijn bedoeling is om uit te voeren wat er in het regeerakkoord staat, en er tegelijkertijd voor te zorgen dat diegenen op wie het wetsontwerp betrekking heeft, tijd krijgen om het correct uit te voeren.

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

Dat is een omfloerst, maar wel ook een redelijk duidelijk antwoord. Ik kan daar eigenlijk uit besluiten – spreek me tegen als het niet zo is, vermits het nog een bespreking is – dat het niet zal ingaan op 1 januari 2026. Het lijkt me weinig realistisch dat dat nog zal gebeuren.

Voor mijn laatste vraag met betrekking tot de inhoudelijke aspecten – u sprak enkel over de procedure, ik leid daaruit af dat er inhoudelijk niet veel meer zal worden aangepast – bevestigt u dat er ook een overgangstermijn zal worden voorzien voor de bedrijven om zich te conformeren aan wat van hen zal worden gevraagd.

Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb daar toch wel een aantal dingen kunnen uithalen.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56011196C van de heer Bayet en 56011198C van de heer Legasse zijn omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 56011221C van de heer Wollants is uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs. 56011245C en 56011344C van de heer Bilmez en mevrouw Jacquet zijn omgezet in schriftelijke vragen.

34 **Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La production d'énergie verte par Infrabel et la SNCB" (56010857C)**

34 **Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De productie van groene stroom door Infrabel en de NMBS" (56010857C)**

34.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, d'être encore présent à cette heure tardive.

Le rail constitue un mode de transport essentiel grâce à ses faibles émissions de CO₂. Dans ce cadre, le contrat de performance d'Infrabel 2023-2032 mentionne des objectifs ambitieux en matière d'efficacité énergétique, de réduction de l'empreinte environnementale et de développement des énergies renouvelables, cela afin de contribuer à la société de demain et préserver les générations

futures. L'entreprise prévoit notamment d'augmenter sa propre production d'énergie verte, de réduire sa consommation d'énergie fossile et de mettre en place un cadastre énergétique de ses bâtiments d'ici 2025.

Ses engagements s'inscrivent également dans le Plan national Energie-Climat (PNEC), qui fixe notamment un objectif de production de 2 mégawatts-crête (MWc) d'énergie solaire sur les bâtiments d'Infrabel d'ici 2030. Le contrat de gestion de la SNCB prévoit, de son côté, d'augmenter sa production d'électricité verte via l'installation de panneaux solaires sur ses bâtiments, parkings et autres sites, avec un objectif de 10 gigawattheures (GWh) en 2027 et 16 GWh en 2032, et a l'ambition de couvrir, à terme, jusqu'à 20 % de ses besoins énergétiques non liés à la traction.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous informer de l'état d'avancement de ce cadastre, sur les résultats déjà engrangés dans le développement de la production renouvelable utilisée pour les bâtiments et la traction, ainsi que les perspectives à court et moyen terme? Le placement de panneaux photovoltaïques sur les terrains de lignes TGV et autres sites SNCB ou Infrabel, comme par exemple sur les talus, les viaducs et murs bien orientés, est-il envisageable et quelle serait la production attendue?

34.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je vous remercie et je suis désolé pour le temps d'attente.

Suite à une analyse des surfaces disponibles, effectuée en 2023, la SNCB a décidé de porter à 40 MW son objectif de développement des capacités photovoltaïques. Cela revient à quintupler la capacité actuelle et à atteindre une production de l'ordre de 36 GW par an à partir de 2032. Plusieurs marchés publics ont récemment été attribués pour une capacité totale de 3,1 MW. Ces projets seront mis en service dans les prochains mois. D'autres marchés suivront d'ici la fin 2026 pour une capacité additionnelle d'environ 3 MW.

La SNCB dispose d'un parc immobilier de 852 bâtiments climatisés, représentant une surface brute d'environ 1 816 000 m². Un exercice est en cours pour évaluer la destination à long terme de ces bâtiments: conserver, rénover, remplacer, démolir, mettre en emphytéose ou vendre. La SNCB cherche à valoriser au mieux les surfaces disponibles en fonction des contraintes technico-économiques propres à ce type de projet. Sa stratégie photovoltaïque vise à exploiter les toitures des gares et des ateliers, mais aussi les terrains, les abris vélos, les parkings voitures et les auvents. Comme je l'ai déjà dit, son objectif est de déployer 32 MW additionnels de panneaux photovoltaïques d'ici 2032, soit un objectif nettement plus élevé que celui repris dans le contrat de service public.

J'ai également transmis votre question à Infrabel, qui m'a indiqué accorder une importance stratégique à la transition énergétique et à la production d'électricité renouvelable sur son patrimoine foncier. Infrabel a par exemple inauguré, en ma présence en mai dernier, le parc photovoltaïque d'Avernas, installé sur un terrain bordant la ligne à grande vitesse Louvain-Liège et l'autoroute E40 entre Bruxelles et Liège. Ce parc compte 3 828 panneaux solaires qui alimentent directement la caténaire voisine. Il produit quelque 2 700 MW et est directement connecté au réseau ferroviaire, permettant d'alimenter 500 trains par semaine. Infrabel entend augmenter encore de manière significative la part d'énergie renouvelable qu'elle produit, disposant à la fois de terrains et d'infrastructures électriques.

De façon générale, Infrabel étudie systématiquement le potentiel de ses terrains – y compris les talus, viaducs et murs – pour accueillir des installations solaires, tout en veillant à la compatibilité technique et à la sécurité ferroviaire. En effet, ces terrains et réseaux électriques ont été conçus avant tout pour des applications ferroviaires, et non pour accueillir de nouvelles sources de production et de stockage décentralisées. Leur applicabilité technique doit donc être vérifiée au cas par cas. Vous voyez donc qu'Infrabel s'adapte également à la transition climatique.

34.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour vos compléments d'information et pour l'intérêt que vous portez à la participation active de la SNCB et d'Infrabel à la transition énergétique. Infrabel est responsable de l'approvisionnement de l'ensemble du secteur ferroviaire et délivre sur son réseau l'équivalent de la consommation annuelle d'un demi-million de ménages, soit 1500 GWh. C'est donc relativement considérable.

Vous savez que je viens d'une région aux nombreux vallons, sur lesquels de nombreuses surfaces sont

disponibles pour accueillir des panneaux solaires, sur le plateau de Herve notamment. Nous espérons peut-être impliquer des sociétés privées locales pour le placement et éventuellement d'autres applications.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

35 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le recours à un indicateur prévisionnel en cas de grève sur le rail" (56011330C)

35 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van een prognosetool voor de treindienst bij spoorstakingen" (56011330C)

35.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, le rail a pris part aux trois jours de grève nationale de fin novembre. D'autres actions pourraient suivre dans le secteur ferroviaire. Ces trois jours de grève se sont ajoutés à la longue liste de 2025 et, à nouveau, les navetteurs, dont je fais partie, en étaient les premières victimes. Peut-être n'étais-je pas très impacté, étant sur une ligne très fiable entre Welkenraedt et Ostende, mais je sais que d'autres n'ont pas cette chance.

La multiplication des grèves sur le rail en 2025 a pesé lourdement sur ceux qui dépendent du train pour leurs déplacements, générant frustration et lassitude. Les difficultés de programmation du service minimum impliquent des cas de forces majeur, comme les maladies par exemple.

Je souhaiterais dès lors, monsieur le ministre, vous poser une question d'ordre pratique afin de faciliter l'organisation des voyageurs. Serait-il envisageable de fournir, 72 à 96 heures avant le jour de grève, un indicateur prévisionnel des trains circulant afin de faciliter l'organisation des voyageurs? On sait que ce qui est annoncé 24 heures avant est bien respecté. En l'occurrence, cet indicateur reposerait sur une analyse probabiliste intégrant l'historique des déclarations d'intention de grève et la présence effective du personnel le jour même, tout en garantissant la confidentialité des profils.

35.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Hiligsmann, en collaboration avec Infrabel, la SNCB élabore un service ferroviaire alternatif basé sur le personnel disponible afin d'offrir une solution de déplacement au plus grand nombre de clients possible. Comme vous l'avez précisé, ce service est communiqué au plus tard 24 heures avant chaque jour de grève.

Dans le secteur public, la loi relative à la continuité du service en matière de transport de personnes par chemin de fer en cas de grève impose certaines conditions pour permettre la planification d'un plan de transport alternatif.

Premièrement, le préavis de grève doit être déposé au moins huit jours ouvrables avant le début de la grève. Deuxièmement, les membres du personnel essentiel doivent communiquer leur intention définitive de participer ou non à la grève au plus tard 72 heures avant le début du jour de grève. Troisièmement, en fonction de la disponibilité de ce personnel, un plan de transport alternatif est élaboré et communiqué aux voyageurs 24 heures à l'avance.

Nous attirons votre attention sur le fait que la SNCB réalise un "service garanti", ce qui diffère de ce que l'on entend généralement par "service minimum". Ce point est particulièrement important dans ce contexte car le service que la SNCB fournit est garanti. Il dépend des ressources disponibles et en particulier du personnel.

La SNCB déploie donc d'énormes efforts pour développer un service alternatif pour tous ses clients en cas de grève de plusieurs jours, lors de laquelle l'offre doit être adaptée quotidiennement. Cela constitue un véritable défi. Compte tenu de la forte limitation du personnel disponible, cette offre reste toujours exposée à des défis en temps réel – par exemple, des absences imprévues. Il est donc essentiel que tous nos clients suivent l'évolution de la situation via nos canaux d'information habituels.

Au regard des technologies employées et étant donné que nous devons garantir les trajets – donc, plus qu'un service minimum –, il semble qu'à ce stade, ce soit quasiment impossible. Je ne désespère pas qu'à l'avenir, ces technologies puissent évoluer, mais ce n'est pas encore le cas.

35.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos compléments d'information.

Vous avez tout à fait raison de parler de service garanti. Comme il est annoncé 24 heures à l'avance, je confirme sa fiabilité.

Tout comme les navetteurs, je souhaite cependant que l'on puisse aller un peu plus loin. En effet, on ne décide pas nécessairement de sa journée du lendemain. Si l'on pouvait, grâce à l'IA ou à des analyses probabilistes, recevoir davantage d'informations, peut-être pas garanties, disons à partir de 72 ou 96 heures à l'avance, ce serait parfait.

En tout cas, je vous remercie pour vos démarches en ce sens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

36 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontevredenheid bij het Securailpersoneel en de brief van de OVS" (56011332C)

36 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le mécontentement du personnel de Securail et la lettre du SIC" (56011332C)

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

Het personeel van Securail maakt zich reeds lange tijd zorgen over hun veiligheid en de omstandigheden waarin zij geacht worden te functioneren. Recent werden er nog twee open brieven in die zin gepubliceerd.

Naar aanleiding van het incident dat op 3 december jl. plaatsvond waarbij een treinbegeleider het slachtoffer werd van zware agressie publiceerde de onafhankelijke vakbond OVS (SIC) een brief waarin zij de laksheid van het veiligheidsbeleid opnieuw aankaarten. De kern van hun boodschap: aan een zoveelste keer mooie woorden en aankondigingen hebben wij niets. Er verandert niets en er worden geen veiligheidsgaranties geboden. Ze geven aan hun geloof in het management te hebben verloren en zich verlaten te voelen op het terrein.

Heeft de minister kennis van de brief van het OVS? Zo ja, hoe beoordeelt hij deze? Heeft hij begrip voor de inhoud van hun brief? Onderschrijft hij de kort geschetste inhoud?

Is de minister bereid in rechtstreeks overleg te treden met de OVS? Is hij bereid in overleg te treden met de leidinggevenden bij de NMBS?

Welke maatregelen zal de minister nemen om op korte termijn een effectieve verhoging van de veiligheid binnen het spoor, alsook voor treinreizigers en het spoorpersoneel, te realiseren?

36.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, ik heb kennisgenomen van de door de OVS gepubliceerde brief. Eerst en vooral wil ik mijn solidariteit betuigen met het personeelslid dat het slachtoffer is geworden van onaanvaardbare agressie.

Zoals ik al meermaals heb aangegeven, is de veiligheid een absolute prioriteit. Ik begrijp volkomen de bezorgdheid van de medewerkers van Securail, van de treinbegeleiders en van het personeel op het terrein in het algemeen. Hun missie is essentieel en moet in veilige omstandigheden kunnen worden uitgevoerd. De uitspraken van de OVS geven een gevoel van vermoeidheid weer ten opzichte van situaties die zich herhalen en ik minimaliseer die realiteit geenszins.

Sinds verschillende maanden werken we samen met de dienst CSS/Securail van de NMBS in het kader van een versterkte strategie, in overleg met de FOD Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken en dus de politie. Die strategie steunt op drie assen: een grotere aanwezigheid op het terrein, met gemengde patrouilles en een betere coördinatie tussen Securail en de ordediensten; investeringen in

de uitwisseling van gegevens van videobescherming en alarmsystemen om te zorgen voor een snellere interventie en betere opvolging in geval van incidenten; opleiding en begeleiding van de personeelsleden om hun de nodige tools te geven om de risicosituaties te beheren.

Gelet op de spanning bij het personeel werden bovendien maatregelen genomen om het management van Securail te laten evolueren om een duidelijke boodschap te geven. De werking moest worden herzien en er was een gebrek aan vertrouwen in de manier waarop de wijziging werd beheerd. Die wijziging heeft tot doel het vertrouwen te herstellen en de uitvoering van de maatregelen te versnellen.

Tot slot wil ik duidelijk zeggen dat het niet om loze beloften gaat. Over veiligheid kan niet onderhandeld worden en we zullen alle nodige maatregelen blijven nemen om het personeel en de reizigers te beschermen.

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

We zijn het eens. We begrijpen beiden de inhoud van die brief. Die is ook volledig in overeenstemming met wat ik al jaren aanklaag in het Parlement, ook bij de vorige regering. In die brief wordt gewoon weergegeven wat we vaststellen. De personeelsleden van Securail zeggen dat hun vertrouwen geschonden is, dat ze de leidinggevenden niet meer vertrouwen. Ze wensen dat er concrete actie volgt en dat het niet steeds bij woorden blijft.

We hebben het daarnet al over veiligheid gehad. Ik kan mij alleen maar aansluiten bij wat al eerder werd gezegd. Ga zeker voldoende praten met de mensen op de werkvloer. Dat is heel belangrijk. U hoort daar soms meer dan wat u zal vernemen van uw gesprekspartners. De allereerste opdracht is het vertrouwen te herstellen tussen het personeel en de leidinggevenden. Dat is immers de basis om tot betere resultaten te kunnen komen.

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

37 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De fysieke agressie tegen het spoorpersoneel op de trein Poperinge - Antwerpen-Centraal" (56011333C)

37 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression physique à l'encontre du personnel ferroviaire dans le train Poperinge – Anvers-Central" (56011333C)

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

Afgelopen woensdagnamiddag werd een treinbegeleider op de trein tussen Poperinge en Antwerpen-Centraal weer maar eens het slachtoffer van fysieke agressie ingevolge het niet bezitten van een geldig vervoersbewijs. De treinbegeleider hield er een hersenschudding en verwondingen aan hoofd en keel. Ingevolge de mentale impact is hij tijdelijk werkongeschikt.

Kan de minister zich inbeelden welke psychologische impact het op een persoon heeft wanneer men elke dag moet gaan werken met de vrees voor zijn eigen fysieke veiligheid?

Beseft de minister dat dit voor een groot deel van het operationeel spoorpersoneel het geval is?

Erkent de minister dat het ontbreken van een geldig vervoersbewijs veelal de aanleiding vormt tot incidenten?

Durft de minister garanderen dat het bij toekomstige incidenten met spoorpersoneel steeds bij de op zichzelf al onaanvaardbare verbale of fysieke geweldfeiten zal blijven, maw, dat een eventuele fatale afloop voor het spoorpersoneel uitgesloten is? Zo neen: welke maatregelen zal hij nemen om dit laatste te vermijden?

37.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, weer moet ik zeggen dat agressie tegenover het personeel van het openbaar vervoer onaanvaardbaar is en ingaat tegen alle waarden van onze samenleving. Het fenomeen beperkt zich niet tot het openbaar vervoer, het maakt deel uit van een

breder tendens waarbij agressief gedrag tegenover gezagsfiguren of eerstelijnsprofessionals toeneemt, of het nu gaat om gezondheidszorg, onderwijs of openbare diensten. Het is een maatschappelijke uitdaging, die onze collectieve capaciteit om samen te leven in respect en verantwoordelijkheid op de proef stelt.

De federale regering zal de operatoren en de ordediensten blijven ondersteunen in de strijd tegen geweld, want over de veiligheid van degenen die ons dagelijks vervoeren, kan niet onderhandeld worden. De NMBS, TEC, De Lijn en MIVB nemen tal van maatregelen om agressie tegen te gaan, zoals meer personeel op het terrein, een netwerk van bewakingscamera's en opleidingen voor medewerkers die rechtstreeks in contact staan met klanten, zodat zij potentiële conflictsituaties snel leren herkennen en er gepast op kunnen reageren. Elke daad van agressie wordt strikt opgevolgd. Naast onmiddellijke psychologische ondersteuning bij de vier maatschappijen bij elke daad van agressie is er ook juridische bijstand en wordt er klacht ingediend bij de politie. In elk geval van agressie treden de maatschappijen op als benadeelde partij en bij vervolging door het parket stellen zij zich ook burgerlijke partij.

Dossiers die leiden tot strafrechtelijke vervolging kunnen uitmonden in een gevangenisstraf, al dan niet met uitstel. Daders van agressie riskeren ook geldboetes of werkstraffen. Agressie tegen personeel van openbare diensten geldt bovendien als verzwarende omstandigheid.

De vier operatoren werken nauw samen om het gebruik van bodycams te bevorderen bij de personeelsleden die het meest blootgesteld zijn aan agressie. Ervaringen in andere Europese landen suggereren dat die toestellen het veiligheidsgevoel kunnen versterken, bijdragen aan de-escalatie van conflictsituaties en nuttige elementen kunnen opleveren bij onderzoek of gerechtelijke procedures. De voorbereidende werkzaamheden gaan verder, om een oplossing te definiëren die volledig voldoet aan de wettelijke vereisten.

Ik heb hierover vorige week nog gesproken met Europese collega's. Duitsland, Nederland, Frankrijk en zelfs Luxemburg, elk land kent dergelijk geweld. Daarom denk ik meer en meer dat we niet alleen een Belgische oplossing moeten zoeken, maar mogelijk ook een Europees initiatief moeten overwegen.

[37.03] Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, over uw laatste punt ben ik zelfs van mening dat het nog verder gaat dan Europa. Daarop kunnen we evenwel niet blijven wachten. U maakt op dat vlak een terecht punt, maar dat neemt niet weg dat wij hier zelf echt aan de slag moeten.

De teneur van alle vragen die ik stel inzake veiligheid en de veiligheidsproblemen binnen het spoor en de punten die ik maak voor het veiligheidspersoneel en ook voor het niet-veiligheidspersoneel, zoals de treinbegeleiders en het spoorpersoneel in het algemeen, is dat we heel veel kunnen praten, werkgroepen oprichten, overleg plegen, zaken veroordelen en dies meer. We kunnen ook uitkijken naar een betere strafuitvoering en andere zaken, maar het is vooral noodzakelijk dat wordt nagegaan of de mogelijkheden, middelen, bevoegdheden, uitrusting en verweermiddelen van het personeel in de praktijk zijn afgestemd op de realiteit.

De criminaliteit neemt toe, net als de vormen daarvan, onder andere het wapengebruik. We zien een duidelijke verharding, terwijl aan de andere kant mensen staan die bijna onbeschermd zijn en heel weinig mogelijkheden hebben. Ik heb in het verleden al aangegeven dat er heel wat zaken zijn die op een eenvoudige manier kunnen worden aangepakt, die niet veel geld kosten en die alleen tekstueel of wettelijk moeten worden aangepast, bijvoorbeeld hoe lang men iemand mag staande houden. Daar zijn op korte termijn echt wel winsten te boeken, zoals ik u al eerder heb aangegeven.

Ik hoop dat er, behalve het bredere kader, de samenwerking en alles wat moet gebeuren inzake meer mankracht en dergelijke, al stappen worden gezet. Dat is immers heel erg nodig. In essentie stemt de praktijk die het veiligheidspersoneel dagelijks ervaart soms niet overeen met het beeld of de benadering op een hoger echelon bij de leidinggevendenden.

Ik dank u alleszins voor uw antwoord.

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

[38] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het steunmechanisme voor het goederenvervoer per spoor" (56011336C)

[38] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le mécanisme de soutien au transport de marchandises par rail" (56011336C)

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

Op woensdag 3 december jl. keurde de Kamercommissie Mobiliteit wetsvoorstel 56K1197 goed. Dit wetsvoorstel voorziet in de installatie van een steunmechanisme voor het goederenvervoer per spoor ten bedrage van 1,2 euro per treinkilometer. De hoogte van dit bedrag kan middels koninklijk besluit bijgesteld worden tot maximaal 2,4 euro per treinkilometer. Het systeem zal in voege gaan vanaf 2026 nadat het huidige steunmechanisme afloopt op 31 december 2025.

Kan de minister duiden welke financiële middelen voorzien zijn voor de uitvoering van het nieuwe steunmechanisme zoals voorzien in wetsvoorstel 56K1197? Welk totaalbudget is er voorzien? Welk budget is er ingeschreven in de uitgavenbegroting voor 2026?

Kan de minister duiden of dit steunmechanisme dient aangemeld te worden bij de Europese Commissie? Zo ja, is dit gebeurd? Wanneer is dat desgevallend gebeurd? Kreeg men goedkeuring vanwege de Europese Commissie? Was dat met opmerkingen en/of voorbehoud? Vormde de voorziene mogelijkheid tot het bij KB wijzigen van de hoogte van de vergoeding aanleiding tot opmerkingen? Zo neen, waarom niet? Beschikt men over een sluitende juridische zekerheid dat dit niet dient te gebeuren?

Vindt de minister de huidige werkwijze via een wetsvoorstel voor het installeren van een nieuw steunmechanisme voor het goederenvervoer per spoor vanaf 2026 de meest gepaste methode hiertoe?

[38.02] Minister **Jean-Luc Crucke**: Het definitieve bedrag dat in de ontwerpbegroting voor 2026 is opgenomen, wordt nog besproken op regeringsniveau. Er moet een goed evenwicht worden gevonden tussen de werkelijke behoeften van de sector en de beperkingen op het gebied van de overheidsfinanciën.

Een ontwerpverordening van de Europese Commissie waarin bepaalde steunmaatregelen, met name op het gebied van spoorvervoer, verenigbaar met de interne markt worden verklaard, wordt momenteel afgerond. Die verordening, die naar verwachting begin 2026 zal worden gepubliceerd, zou het mogelijk maken om het steunmechanisme niet bij de Commissie te moeten aanmelden. Er is gekozen voor een wetsvoorstelprocedure om de continuïteit van de steun tussen 2025 en 2026 zo goed mogelijk te waarborgen. Er werd daarbij rekening gehouden met de onzekerheden en het risico op vertraging die gepaard gaan met een procedure voor opname in een programmawet, terwijl de procedure voor de goedkeuring van de begroting voor 2026 nog gaande was.

[38.03] Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat was een summier antwoord. Het debat in de commissie was eigenlijk ook zeer kort. Ik was zelf enigszins verbaasd over de werkwijze. Plots werd een wetsvoorstel ingediend dat met urgentie moest worden behandeld. Daarvoor werd speciaal snel een commissievergadering georganiseerd, waarin het voorstel niet de bespreking en aandacht heeft gekregen die het volgens mij had moeten krijgen. Als dat wel was gebeurd en de ontbrekende adviezen, waarnaar ik benieuwd was, waren opgevraagd, dan was dit niet voor het einde van het jaar klaar geraakt. Ik betreur dat. Vanochtend werden zelfs nog amendementen goedgekeurd om het steunmechanisme met een jaar te verlengen.

U zei dat er een goed evenwicht moet worden gevonden en dat de budgettaire impact nog niet duidelijk is, maar intussen zal men daar wel al een volgende regering gedurende een jaar mee belasten. We weten eigenlijk niet waarover we spreken. Ik heb woensdag tijdens de eerste bespreking aan de indieners gevraagd welk budget er beschikbaar is en wat er in de uitgavenbegroting van 2026 wordt ingeschreven. Dat wist men niet. Desalniettemin neemt men een bepaling op, waarbij de 1,2 euro per treinkilometer bij koninklijk besluit kan worden gewijzigd tot zelfs 2,4 euro, een verdubbeling. We weten echter niet over welk budget we beschikken. U zegt nu wel dat er naar een goed evenwicht gezocht moet worden, maar ondertussen gaat men over tot een verlenging zonder te weten over welke

bedragen het gaat.

Ik vind het eigenaardig dat hier niet anders mee wordt omgesprongen. Ik betreur dat er geen wetsontwerp met impactanalyses, samen met een nuttig advies van de Raad van State over het voorontwerp van de teksten, werd voorgelegd, zoals wel vaker gebeurt. Ik heb bovendien mijn twijfels of het niet bij de Europese Commissie moet worden aangemeld. Men kan spreken van een verlenging in de zin dat de data gewijzigd worden, maar eigenlijk kan men het ook als een nieuw steunmechanisme beschouwen. De vorige regeling loopt af op 31 december 2025 en voor de periode van 1 januari 2026 tot – sinds deze morgen – eind 2030 wordt er een nieuw steunmechanisme gecreëerd.

Misschien bekijkt de Commissie het wel zo. Vooral de voorwaarden die daarin zijn opgenomen, in het bijzonder de mogelijkheid om bij koninklijk besluit het steunbedrag aan te passen, zelfs tot een verdubbeling, lijken mij niet onbelangrijk. Ik heb er dus mijn twijfels bij of dat niet aangemeld had moeten worden. Persoonlijk denk ik van wel. Ik had daarover ook graag de Raad van State gehoord. Die heeft daarover in de vorige legislatuur immers ook opmerkingen gemaakt. Ik betreur dus hoe dat alles is verlopen, maar intussen hebben het voorstel wel goedgekeurd.

Het belangrijkste is uiteraard dat de betrokken ondernemingen niet in een vacuüm terechtkomen. We weten dat sommige onder hen het water aan de lippen hebben staat. Zo ver gaan we het niet drijven, maar ik vind het eerlijk gezegd een wat jammerlijke manier van werken. Ik kom later nog terug met bijkomende vragen. Wat de aanmelding en de bedragen betreft, zullen we het nodige vernemen. Voorlopig is de situatie gered en dat is het belangrijkste.

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

39 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verhoging van de onmiddellijke inningen" (56011349C)

39 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation du montant des perceptions immédiates" (56011349C)

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

Voortvloeiend uit het recent gemaakte begrotingsakkoord van de federale regering werd aangekondigd dat de bedragen van onmiddellijke inningen bij verkeersovertredingen zullen stijgen met 10 procent. Die van strafrechtelijke boetes zullen stijgen met 25 procent.

Kan de minister duiden wanneer de aangekondigde verhogingen effectief in werking zullen treden?

Wat is de geschatte budgettaire impact van de nieuwe maatregelen voor de overheidsfinanciën? Voor 2026 en op langere termijn tot het einde van 2029?

In welke mate zal de verkeersveiligheid verhoogd worden door de stijging van de onmiddellijke inningen? In welke mate zal het aantal verkeersovertredingen dalen? In welke mate zal dit tot minder ongevallen en mindere verkeersslachtoffers leiden?

Werd er voorafgaandelijk overleg gepleegd met de minister van Mobiliteit? Stond/staat hij volmondig achter het plan tot het verhogen van de onmiddellijke inningen?

39.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de verhoging van de strafrechtelijke boetes waarbij de opdecimen van 70 naar 90 zullen worden gebracht, betreft een voorstel tot wetswijziging van minister Clairaval. Die wijziging zal de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten viseren. Door de verhoging van 70 naar 90 opdecimen zullen de boetebedragen in de strafwetten en bijzondere strafwetten na invoering vermenigvuldigd moeten worden met 10 in plaats van 8.

Het wetgevend traject loopt volop. Het is realistisch om aan te nemen dat die wijzigingen rond moeten zijn voordat het nieuw Strafwetboek, waarvan de invoering in april 2026 wordt verwacht, van kracht is.

Over de verhoging van de onmiddellijke inningen verwijst u ongetwijfeld naar de communicatie van mijn collega-minister Verlinden, bevoegd voor Justitie. Ik heb daarvan kennisgenomen. Zelf nam ik niet het initiatief. Voor een exacte timing verwijs ik naar mijn collega, bevoegd voor Justitie.

De budgettaire impact wordt volgens mijn administratie geraamd op 3 tot 4 miljoen euro per jaar. Dat moet enigszins worden genuanceerd, aangezien de onmiddellijke inningen niet rechtstreeks aan de staatskas worden gestort. Ze worden verdeeld via het Verkeersveiligheidsfonds. Een groot deel van die inkomsten wordt doorgestort aan de gewesten voor wat de geregionaliseerde inbreuken betreft. Daarnaast financiert het Verkeersveiligheidsfonds de werkzaamheden van Justitie en politie voor de activiteiten die rechtstreeks verband houden met verkeersveiligheid.

Onrechtstreeks kan de budgettaire impact voor de staatskas positief zijn, omdat de activiteiten binnen Justitie en politie betaald kunnen worden via de meeropbrengsten van het Verkeersveiligheidsfonds en dus niet uit de algemene middelen moeten worden gefinancierd. Die financiering is vastgelegd in de wet van 6 december 2005 betreffende de opmaak en financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid. Zonder een aanpassing van die wet, wat momenteel niet aan de orde is, kan de verdeling van het Verkeersveiligheidsfonds niet worden gewijzigd.

Los van de zuiver budgettaire impact, die mijns inziens secundair is, willen we de bedragen van de onmiddellijke inningen voldoende hoog houden om gedragsverandering te stimuleren. Het is van 2017 geleden dat de bedragen van de onmiddellijke inningen nog eens werden aangepast. Sindsdien is de inflatie sterk toegenomen. Een verhoging met 10 % ligt significant lager dan de gewone indexatie of het simultaan doorrekenen van de verhoogde opdecimen.

Mijn eerste bekommernis is het veilig maken van onze dagelijkse verplaatsingen. Een afname van het aantal overtredingen zou dus een gewenst effect zijn van die maatregel.

We mogen er niet aan voorbijgaan dat een afname van het aantal overtredingen ook rechtstreeks bijdraagt tot een afname van het aantal ongevallen. Elk ongeval gaat gepaard met maatschappelijke kosten, zowel economisch als voor de sociale zekerheid.

Ik weet dat de hoogte van een sanctie niet allesbepalend is. De pakkans en de sanctie versterken elkaar. Een hoge pakkans met een weinig afschrikkende sanctie zal even weinig impact hebben als een lage pakkans met een zeer hoge sanctie. Daarom is het mijn ambitie om zowel de pakkans als de sancties te verhogen om een gedragsverandering te faciliteren.

Zoals ik hiervoor al aangaf, heeft mijn collega bevoegd voor Justitie het initiatief genomen tot de verhoging van de onmiddellijke inning. Gezien het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende inning en consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer zowel voor overtredingen die op federale als op regionale inbreuken betrekking hebben, moeten we de aanpassing van de bedragen afstemmen met onze gewestelijke collega-ministers bevoegd voor Mobiliteit. Mochten we dat niet doen, dan zou dat tot de absurde situatie leiden dat we voor inbreuken van dezelfde categorie verschillende bedragen moeten innen in de deelstaten en op federaal niveau. Voor de operationele medewerkers van politie, controlediensten en Justitie zou dat een extra werklust en onduidelijkheid met zich meebrengen. Daarom heb ik aan minister Verlinden gevraagd om een overleg te plannen tussen onze kabinetten, dat van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en de gewestelijke ministers van Mobiliteit, met de bedoeling een consensus te bereiken en die verhoging gelijktijdig in te voeren.

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

Ik vind het eigenlijk wel een vrij speciaal antwoord. Eigenlijk komt het erop neer dat u nu vraagt om overleg met uw collega-ministers. U geeft zo aan dat u niet op voorhand werd geconsulteerd. U hebt moeten kennismaken van de berichtgeving van Justitie. Voor meer details over de timing en dergelijke moeten we ons tot uw collega-ministers richten. Ik vind het heel opvallend dat de regering van Bart De Wever op die manier te werk gaat.

Laat het duidelijk zijn, die inkomsten worden volgens de vaste verdeelsleutel aan de gewesten toegekend via het Verkeersveiligheidsfonds. We weten dat dat natuurlijk – zeker als nationalist wil ik daarop wijzen – voor een stuk op een verborgen transfer van Vlaanderen naar Wallonië neerkomt.

Voor het Vlaams Belang is het alleszins duidelijk dat het hier in eerste instantie niet gaat over het verhogen van de verkeersveiligheid. Dat die maatregel, het verhogen van de onmiddellijke inningen, zou leiden tot een spectaculaire daling van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers, gelooft niemand. In eerste instantie is het een louter financiële operatie om het gat in de begroting en de bestaande tekorten te vullen.

Ik kijk verder uit naar het overleg dat zal plaatsvinden, en naar wat eruit zal voortkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011353C van mevrouw Cuylaerts is omgezet in een schriftelijke vraag.

Dan rest ons nog één vraag, de vraag die we daarstraks hebben uitgesteld in de hoop dat mevrouw De Knop tijdig naar deze vergadering kon komen, maar dat is helaas niet het geval.

40 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het functioneren van Securail in het station Brussel-Zuid" (56009843C)

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanhoudende onveiligheid en overlast in en rond het station Brussel-Zuid" (56011179C)

40 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le fonctionnement de Securail à la gare de Bruxelles-Midi" (56009843C)

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'insécurité et les nuisances incessantes dans la gare de Bruxelles-Midi et aux abords de celle-ci" (56011179C)

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

In Het Nieuwsblad konden we op 25 oktober jl. opnieuw een artikel lezen over de onveiligheid in het station van Brussel-Zuid. Het is een zoveelste artikel in een lange rij die belicht hoe er een gebrek aan veiligheid heerst in dat station. Het station van Brussel-Zuid is echter geen alleenstaand geval.

De agenten van Securail worden dagelijks op veel plaatsen geconfronteerd met criminele feiten. Ze dienen in moeilijke omstandigheden, met gevaar voor hun eigen veiligheid, in te staan voor de veiligheid binnen het spoor gebeuren. Zo komen ze met beperkte verweermiddelen te staan tegenover gewapende criminelen (schietwapens, slagmes...), zijn ze onderbemand en is het vaak (te) lang wachten op politieke steun.

Klaarblijkelijk hebben de agenten ook strikte orders ontvangen om te zwijgen wanneer het over het Securail-veiligheidsbeleid gaat.

Hoe beoordeelt de minister de verweermiddelen waarover de Securail-agenten actueel beschikken? Vind de minister dat deze in verhouding staan tegenover de wapenmiddelen waarover steeds meer criminelen lijken te beschikken? Beantwoorden deze verweermiddelen en de regels inzake het gebruik ervan aan de actuele uitdagingen waarmee de agenten tegenwoordig geconfronteerd worden?

Hoe verklaart de minister het lage aantal Securail-agenten dat tijdens de spitsuren aanwezig is in de stationshal van Brussel-Zuid? Welke doelen zijn er door de Securail-directie gesteld inzake de minimumbezetting in het station van Brussel-Zuid?

Kan de minister bevestigen dat de Securail-agenten zwijgplicht opgelegd kregen, oa. wanneer het gaat over het eventueel onderbemand zijn van hun dienst? Zo ja: door wie werd het verbod om vrij te kunnen spreken aan de Securail-agenten opgelegd? Vind de minister dit gepast? Zo neen: waarom niet?

40.02 **Minister Jean-Luc Crucke**: De NMBS en ik verzekeren u dat wij de veiligheid in en rond het

station Brussel zeer ernstig nemen. Het blijft een complexe uitdaging, ook al zijn sinds 2023 reeds gerichte maatregelen genomen om zowel de zichtbaarheid als de daadwerkelijke veiligheid te versterken.

Specifiek voor het station Brussel-Zuid verbind ik mij ertoe een evaluatie te maken van het actieplan dat in 2024 werd opgestart om de veiligheid in en rond het station te versterken. De evaluatie moet duidelijk maken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke verder moeten worden ontwikkeld. De aanpak steunt op drie pijlers: een verhoogde aanwezigheid op het terrein, technologische ondersteuning en intensieve samenwerking met interne en externe partners.

Het is eveneens belangrijk aan te geven dat de interventiecijfers in Brussel-Zuid tijdens de laatste zes maanden van 2024 een dalende trend lijken te tonen in vergelijking met 2023. Ook de inzet van Securailagenten met Brussel-Zuid als uitvalsbasis is het voorbije jaar sterk toegenomen.

Wat hun inzet en bescherming betreft, geldt dat zij 24 uur per dag en 7 dagen per week aanwezig zijn in het station. Tijdens de ochtend- en avondspits wordt een specifiek team ingezet in de commerciële zone. De bezetting wordt afgestemd op de operationele noden en gebeurt in overleg met de veiligheidsdiensten. De personele inzet wordt continu geëvalueerd en aangepast waar nodig.

De Securailagenten beschikken over de verweermiddelen die wettelijk zijn toegelaten en die zijn afgestemd op hun opdracht als niet-politionele veiligheidsdienst. De NMBS volgt nauwgezet de evolutie van de veiligheidsrisico's en werkt samen met de federale overheid om uitrusting en procedures aan te passen aan de actuele uitdagingen.

De agenten opereren steeds in nauwe samenwerking met de politie, die verantwoordelijk is voor gewapende interventies. We werken eveneens samen met de minister van Binnenlandse Zaken, zodat Securailagenten over bodycams kunnen beschikken.

Wat de samenwerking en politionele ondersteuning betreft, is er een politiepost operationeel in het station. Die speelt een essentiële rol voor de veiligheid. In overleg worden extra patrouilles en gerichte acties georganiseerd. Daarnaast zijn er gecoördineerde controles met de politie, de douane, de Dienst Vreemdelingenzaken en Securail, gericht op fraude, overlast, illegale migratie en drugsproblematiek.

Concreet werken we de juridische instrumenten uit die een betere structurering van de operationele samenwerking tussen de politie en Securail mogelijk maken, aangezien beide entiteiten in dat domein actief zijn.

In het kader van een cobeheer met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken wordt een gezamenlijke bevoegdheid van de ministers van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit ingesteld voor de uitwerking en uitvoering van het strategische en operationele plan van Securail en de afstemming met de geïntegreerde veiligheidsactieplannen van de NMBS.

Over transparantie en communicatie kan ik u meegeven dat geen algemene zwijgplicht is opgelegd aan Securailagenten. Zoals in elke organisatie gelden wel interne communicatieprotocollen en discretieplicht over operationele details in het belang van de veiligheid en de samenwerking met andere diensten. De NMBS moedigt open dialogen in de organisatie aan via de geëigende kanalen.

Het is cruciaal dat alle partijen hun verantwoordelijkheid opnemen op het vlak van veiligheid in en rond de stations. Elke partner heeft daarbij een opdracht. De politie focust op strafrechtelijke inbreuken. De Dienst Vreemdelingenzaken treedt op ten aanzien van personen zonder geldig verblijfsdocument. MIVB, De Lijn en TEC controleren op zwartrijden op trams en bussen. Drugsproblemen of conflicten in de ruimere omgeving worden opgevolgd door de lokale overheden en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ten slotte ziet Securail toe op de naleving van de spoorwegwetgeving en de veiligheid op het spoorwegdomein.

De NMBS neemt haar deel van de verantwoordelijkheid ernstig. Behalve de inzet van Securail zijn tal van infrastructurele en organisatorische maatregelen genomen. Het camerabewakingsnet werd uitgebreid tot 701 camera's. Er is toegangscontrole en het station wordt 's nachts gesloten tussen 1.45 uur en 3.45 uur. De schoonmaakfrequentie werd verhoogd. Zitbanken en fysieke barrières zijn aangepast om ongewenste installaties te voorkomen. Voor sociale problemen wordt gewerkt met

casemanagement via het gespecialiseerde team van de federale spoorwegpolitie. Ten slotte wordt samengewerkt met de gemeenten voor acties in de omliggende straten en de verbetering van de verkeersveiligheid.

De NMBS volgt de situatie nauwgezet op en staat open voor een bijkomende versterking van de maatregelen in overleg met de bevoegde autoriteiten.

Tot slot onderstreep ik dat de veiligheid in en rond onze stations en zeker in Brussel-Zuid een absolute prioriteit blijft.

Daarom stimuleer ik actief een nauwere samenwerking met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. Dankzij die gezamenlijke aanpak hebben de lokale politiezones inmiddels toegang tot de camerabeelden van de NMBS, wordt de samenwerking tussen Securail en de federale politie verder versterkt en zullen Securailagenten van de NMBS binnenkort bodycams kunnen dragen om zowel hun veiligheid als die van de reizigers te verbeteren.

Omdat die uitdaging de bevoegdheden van verschillende diensten en overheden raakt, is een gecoördineerde aanpak essentieel. Ik engageer mij dan ook ertoe om de uitwisseling met de minister van Binnenlandse Zaken te intensifiëren, zodat we gezamenlijk een concreet actieplan kunnen opstellen en uitvoeren. Alleen via een structurele samenwerking en een gedeelde verantwoordelijkheid kunnen we de veiligheid duurzaam versterken en ervoor zorgen dat elke reiziger zich in en rond onze stations veilig voelt.

40.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor het antwoord.

Mijnheer de minister, ik heb vandaag heel veel vragen aan u gesteld. Tien daarvan gingen over de veiligheid bij het spoor en in het bijzonder van het personeel en vooral het Securailpersoneel. Ik denk dat daarover voldoende werd gezegd.

Ik hoop vooral op concrete acties. De Securailagenten en het andere spoorpersoneel wachten daar absoluut op. Overleg en studie in werkgroepen, woorden, dat is allemaal goed, maar er moeten echt concrete acties komen. Ik heb in mijn antwoorden concrete pistes aangereikt, waar snel winst kan worden geboekt. Ik hoop dat u die in concrete resultaten kunt omzetten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56009504 van de heer Daerden, vraag nr. 56010047 van de heer Van den Heuvel, vraag nr. 56010495 van de heer Thiébaud, de samengevoegde vragen nr. 56010832 van de heer Vander Elst en nr. 56010873 van mevrouw Huybrechts, vraag nr. 56010842 van de heer Freilich en vraag nr. 56011137 van de heer Van Hecke worden als ingetrokken beschouwd, volgens artikel 127, lid 10.

Mijnheer de minister, ik bedank u en uw assistent voor uw komst. U hebt meer dan 7 uur vragen beantwoord. Dat is indrukwekkend. Ik wens u beiden een goede kerstvakantie en een deugddoend eindejaar. Ik bedank ook het commissiesecretariaat, de diensten van Kamer en de tolken voor het intensief vertalen gedurende zoveel uren.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.16 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 16.*