

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 13 JANUARI 2026

Namiddag

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

du

MARDI 13 JANVIER 2026

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 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 Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het incident met journalistieke droneactiviteiten" (56010838C)

[01] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident lié à des activités journalistiques menées à l'aide d'un drone" (56010838C)

[01.01] Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op 14 november 2025 werd buiten de perimeter van Brussels Airport een drone aangetroffen in omstandigheden die door de Federale Politie als "verdacht" werden beschouwd. De betrokkenen verklaarden journalistieke beelden te willen maken. De drone werd bestuurlijk in beslag genomen, ondanks het ontbreken van bewijs van effectieve vluchtactiviteit.

In dat kader heb ik voor u volgende vragen, bevoegdheidsgericht op de luchtvaartregulering:

Beschikten de betrokken personen over enige voorafgaande toelating, melding of risicobeoordeling bij DGLV, Skyes, SkeyDrone of Brussels Airport?

Bevestigt u dat drone-activiteiten in de nabijheid van luchthavens enkel toegelaten zijn binnen de geldende UAS-geozones en onder de voorwaarden van de EU Open/Specific Category?

Bestaan er afwijkingen of uitzonderingsregimes voor journalistieke drone-activiteiten, en zo ja, op basis van welk wettelijk kader?

Hoe wordt de authenticiteit van een perskaart geverifieerd bij aanvragen voor drone-activiteiten in UAS-beperkingszones?

Hoe vaak werden de afgelopen drie jaar drones bestuurlijk in beslag genomen in of nabij UAS-beperkingszones rond luchthavens?

Worden gemengde patrouilles (Defensie/FedPol) routinematig betrokken bij de detectie van drone-activiteit rond luchthavens, en hoe verloopt de informatieoverdracht naar DGLV?

Welke lacunes in het huidige kader bemoeilijken een uniform en preventief optreden tegen verdachte of onvergunde drone-activiteiten in de omgeving van luchthavens?

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral mijn beste wensen voor alle leden van deze commissie en het personeel.

Mevrouw Huybrechts, die locatie ligt in een vaste geografische UAS-zone (*unmanned aerial system*) en elke drone-operatie aldaar dient te voldoen aan de voorwaarden van die zone, zoals de toelating en de melding bij skeyes. Indien de federale politie een onderzoek voert en een proces-verbaal heeft opgesteld, valt het al dan niet beschikken over een toelating inderdaad onder het geheim van het strafonderzoek.

De CTR's (*controlled traffic region*) van gecontroleerde civiele vliegvelden, die onder operationeel beheer van skeyes staan, worden beschermd door geozones. De toegangsvoorwaarden tot deze gebieden variëren afhankelijk van de afstand tot de luchthaven. Het geografische gebied van UAS VLL-0 bestaat uit een of meer stroken, waarvan de zijdelingse grens enerzijds de lengte van de startbaan is, aan beide zijden met drie kilometer vergroot vanaf de drempels, en anderzijds een breedte van twee kilometer, waarvan de as wordt gevormd door de centrale as van de startbaan.

De voorwaarden voor toegang tot de VLL-0-zone zijn vastgelegd in artikel 29 van het ministerieel besluit van 21 december 2020, dat de vaste UAS-geografische gebieden vaststelt en de toegangsvoorwaarden tot die vaste UAS-gebieden bepaalt. Die toegangsvoorwaarden stellen dat UAS-vluchten in de open categorie verboden zijn en dat UAS-operaties in de categorie specifiek of gecertificeerd onderworpen zijn aan de volgende cumulatieve toegangsvoorwaarden: ten eerste een voorlopige vluchtvergunning van de SPACC en ten tweede een voorafgaande vluchtvergunning van de zonemanager. Ten derde moeten het begin en het einde van elke vlucht op de door de zonemanager voorgeschreven wijze worden gemeld. Ten vierde is een systeem voor *remote direct identification* vereist. Ten vijfde moet men een geovigilantiesysteem hebben. Ten zesde moet men een geocachingsysteem hebben. Ten zevende moet de piloot te allen tijde worden vergezeld door een luchtruimwaarnemer met een radiovergunning die voortdurend tweerichtingscommunicatie onderhoudt met de juiste luchtverkeersleidingsdienst.

Er bestaat geen uitzonderingsregime voor journalisten. De voorwaarden die door het ministerieel besluit van 21 december 2020 zijn opgelegd om toegang te krijgen tot de geozones, moeten door iedereen zonder uitzondering worden gerespecteerd.

Mijn administratie beschikt niet over informatie over het aantal drones dat bestuurlijk in of nabij UAS-beperkingszones rond luchthavens in beslag is genomen. Dat moet bij de politiediensten worden nagevraagd.

De **voorzitter**: Mevrouw Huybrechts wenst niet te repliceren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011157C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau siège de la SNCB et d'Infrabel" (56011280C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le siège unique de la SNCB et d'Infrabel à Bruxelles" (56011910C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un siège unique pour la SNCB et Infrabel à Bruxelles: rationalisation et synergies" (56011945C)

02 Samengevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS en Infrabel" (56011157C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe hoofdkantoor van de NMBS en Infrabel" (56011280C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gemeenschappelijke hoofdzetel van de NMBS en Infrabel in Brussel" (56011910C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een gemeenschappelijke hoofdzetel voor de NMBS en Infrabel in Brussel: rationalisering en synergieën" (56011945C)

02.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le ministre, qu'en est-il des projets de construction de nouveaux sièges par la SNCB et Infrabel? Visiblement, les deux entreprises publiques réfléchiraient à regrouper leurs sièges centraux en un seul lieu, l'ancien Tri postal de l'Avenue Fonsny, plutôt qu'en deux lieux séparés. Le service des ressources humaines HR Rail rejoindrait également ce siège central unique. Il me semble que, partenaires privilégiés l'une de l'autre, des synergies doivent être recherchées. On parle notamment d'un restaurant, d'un parking voire de salles de réunion communs mais il est probable que d'autres synergies pourraient être envisagées. Le nouveau siège de 75 000 m² serait aménagé différemment que ce qui avait été prévu préalablement par la SNCB. Le dossier date de 2017 et les temps ont bien changé. Le covid et la guerre en Ukraine sont passés par là.*

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que le projet d'un siège unique est la piste privilégiée aujourd'hui? Quels sont les éléments qui pourraient faire capoter cette solution? Quand les travaux pourraient-ils commencer?

Pouvez-vous également nous confirmer que la SNCB tente toujours de vendre quatre bâtiments de quelque 120 000 m² au total mais ne trouve guère de candidats tant les conditions urbanistiques mises par le maître architecte bruxellois seraient contraignantes?

La SNCB comptait aussi construire un hôtel de quelque 8 000 m². Ce projet est-il définitivement enterré?

02.02 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, on apprend dans la presse qu'Infrabel, HR Rail et la SNCB souhaitent finalement se regrouper au sein d'un siège commun, situé dans l'ancien Tri postal de l'avenue Fonsny.*

Où en sommes-nous? Ce projet va-t-il se concrétiser et, si oui, selon quel calendrier?

Quel serait le coût de ce déménagement? Combien d'économies ce regroupement pourrait-il générer en comparaison avec les autres alternatives envisagées?

Qu'en est-il de la vente des bâtiments actuels?

Le **président**: Les choses vont vite, aujourd'hui.

02.03 **Ridouane Chahid** (PS): Pour ma part, je vais quand même dire quelques mots, monsieur le président.

D'abord, belle et heureuse année, monsieur le ministre! Je vous souhaite plein de beaux projets, et

surtout une bonne santé. C'est la base de tout.

Monsieur le ministre, nous avons effectivement appris par la presse qu'Infrabel et la SNCB pourraient déménager dans un seul et même bâtiment afin de réaliser des économies. Votre cabinet a d'ailleurs souligné dans la presse que c'était la piste privilégiée, tout en indiquant que les modalités étaient encore à préciser, notamment entre avocats, architectes, et les différents acteurs.

Sans revenir sur l'historique de ce dossier qui a démarré en 2017, cette solution impliquerait l'abandon *de facto* du projet d'Infrabel, qui devait occuper une surface de 35 000 m². C'est le site de l'ancien tri postal qui devrait dès lors réunir les deux entreprises publiques, alors que le projet de l'hôtel tomberait à l'eau pour exploiter l'ensemble du bâtiment pour des bureaux.

Monsieur le ministre, le site du tri postal pourra-t-il permettre de loger l'ensemble des activités d'Infrabel? Pourrez-vous modifier juridiquement le projet initial de la SNCB sans toucher à la structure initiale? Quel sera l'impact de ces modifications sur le master plan? Quelles seront les conséquences financières potentielles en termes d'indemnités de retard, notamment pour les entreprises qui ont déjà réalisé des travaux?

Le **président**: Je ne vois pas M. Foret. Monsieur le ministre, je vous donne donc la parole.

02.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Encore merci, cher collègue, pour vos vœux.

Infrabel et la SNCB, actuellement, louent ou sont propriétaires de bâtiments dans le quartier de Bruxelles-Midi. Dans une logique de bonne gestion, les deux entités ont engagé une réflexion séparée visant à devenir propriétaires d'un bâtiment unique, regroupant certains services tels que bureaux administratifs, salles de réunion, salle de contrôle national du trafic ferroviaire, data center, ainsi que des services d'entretien des installations techniques.

Néanmoins, compte tenu de l'impact financier, la construction de deux projets distincts, compte tenu du fait que le projet d'Infrabel rend impossible une quelconque extension des capacités ferroviaires internationales à la gare du Midi, qu'il s'agit de projets destinés à accueillir le personnel des entreprises sans impact réel sur l'appareil industriel et la qualité du service offert aux voyageurs, j'ai mandaté la SNCB et Infrabel pour qu'elles travaillent ensemble à un projet visant à regrouper leurs sièges centraux sur un seul site, l'ancien tri postal situé avenue Fonsny n^{os} 47, 48 et 49 à Bruxelles. Cette option d'un siège commun est privilégiée, et fait l'objet d'une collaboration étroite afin de maximiser les synergies entre les entreprises.

Les besoins des sociétés ont été précisément recalculés et adaptés à l'évolution des modes de travail, notamment à la suite de la pandémie de Covid-19 et à la centralisation de certains services à Bruxelles. Le bien-être au travail et le bon fonctionnement des deux entreprises restent les priorités dans ce processus.

L'aspect financier du déménagement fait également l'objet d'une analyse approfondie. Aucun chiffre concret ne peut être communiqué à ce stade, mais l'objectif recherché est de s'inscrire dans une trajectoire de réduction des coûts opérationnels afin, notamment, de maximiser le retour sur investissement de l'opération.

Dans le contexte économique que l'on connaît, alors qu'il est demandé à chaque entité de notre pays de faire des économies, je ne pourrais concevoir que les deux entreprises publiques ferroviaires construisent chacune leur siège social de leur côté, sans avoir égard aux synergies qui peuvent s'envisager et aux économies d'échelle que ces synergies pourraient générer, sachant que chacune des entreprises doit pouvoir conserver son autonomie et que le partage d'un même bâtiment doit aussi pouvoir renforcer la complémentarité dans l'exercice de leurs missions respectives.

Concernant la vente des bâtiments actuels – Atrium, Delta-Zennewater, France-Bara et une partie du Fonsny n^o 49 –, la SNCB a déjà reçu des offres. Cependant, la vente de ces immeubles dépend, comme vous le comprendrez, de la réalisation du nouveau siège, puisqu'ils sont actuellement occupés en grande partie par la SNCB, Infrabel et HR Rail. Si la décision de regrouper les sièges est prise, la partie du Fonsny n^o 49 initialement mise en vente sera finalement nécessaire pour le nouveau siège et ne pourra donc pas être cédée à un tiers.

À propos du projet d'hôtel sur le site du Fonsny n° 49, la SNCB n'a jamais eu l'intention de construire elle-même un hôtel, n'étant pas un promoteur immobilier. Dans le cadre de cette étude, cette partie hôtel du bâtiment sera utilisée pour les besoins des entreprises et ne sera donc pas disponible pour un projet hôtelier, ce qui ne signifie pas pour autant qu'aucun projet immobilier d'hôtel ne pourrait voir le jour dans le quartier.

Par ailleurs, j'accorde aussi une attention particulière à la façon dont les projets de sièges viendront s'intégrer dans le quartier et dans quelle mesure ceux-ci peuvent être paramétrés au mieux pour tenir compte des enjeux de redynamisation du quartier Midi et ainsi améliorer l'image de la porte d'entrée européenne pour les voyageurs. Je n'oublie pas que cet endroit est l'entrée de Bruxelles.

Les aspects juridiques font bien partie des éléments actuellement étudiés dans le cadre du dossier. Par ailleurs, nous sommes en contact avec plusieurs acteurs politiques. J'ai rencontré la ministre Ans Persoons (Vooruit) ainsi que plusieurs acteurs politiques de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'intégrer les enjeux liés au redéploiement du quartier. J'ai également rencontré la semaine passée certains bourgmestres qui sont directement concernés aussi par le projet. Quant aux conséquences financières potentielles, elles font l'objet de négociations en cours et seront intégrées à l'étude globale actuellement menée.

Comme vous l'aurez compris, au-delà des aspects financiers, ce projet constitue également une opportunité pour le quartier Midi. Le regroupement sur le site Fonsny permettra la réhabilitation d'un axe stratégique, l'amélioration de la sécurité et de l'image du quartier. En termes budgétaires – mais prenez le montant avec toute la réserve voulue, car les négociations sont vraiment encore en cours – il semblerait qu'on puisse établir une économie de l'ordre de 100 millions. Ça peut être un peu plus ou un peu moins. Ce sera sans doute un peu moins, mais on est quand même dans des montants substantiels.

En résumé, l'intégration des sièges sociaux sur le site de l'avenue Fonsny est la piste privilégiée. La décision finale dépendra de facteurs techniques, économiques et urbanistiques. La vente des bâtiments actuels et les projets annexes sont conditionnés par l'avancement du projet.

S'agissant du siège central, il n'est pas encore possible de fixer un calendrier du projet précis, car l'exercice préparatoire est toujours en cours. Toute option retenue devra naturellement s'inscrire dans les objectifs d'autonomie et de complémentarité des entreprises publiques, et être de nature à soutenir le processus de préparation à la libéralisation du marché ferroviaire, en garantissant notamment une trajectoire financière favorable.

Le **président**: Monsieur Legasse, pas de réaction? (*Non*)

02.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): D'abord, monsieur le ministre, meilleurs vœux.

Je vous remercie pour les différentes informations apportées. Nous allons continuer à suivre ce dossier. Je tenais néanmoins à dire que, quitte à vouloir réunir les différentes entités au sein d'un seul siège pour faire des économies, pourquoi ne pas tout simplement réintégrer ces entités au sein d'un même commandement? Cela apporterait des économies, notamment en divisant par trois le nombre de CEO et de CA, surtout quand on sait que le CEO d'Infrabel gagne déjà plus de 30 000 euros par mois, ce qui n'est d'ailleurs pas toujours un gage de bonne gestion: quand on voit ces procès, les *team buildings* et j'en passe, il pourrait peut-être se recycler dans l'événementiel, qui sait. Mais il n'y a pas que des économies à en retirer, car cela améliorerait également la coordination et la communication entre les différents services, avec moins de couacs organisationnels et moins de risques d'accident. Nous vous invitons donc à aller plus loin en la matière, et peut-être aussi à souffler aux députés du parti Les Engagés de soutenir notre résolution sur le sujet.

02.06 Ridouane Chahid (PS): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre.

Je comprends évidemment l'idée de rassembler les différentes entités, non seulement dans une logique d'économies mais permettant aussi d'avoir des entités qui se parlent au sein d'un même bâtiment. Nous avons connu Infrabel et la SNCB qui ne se parlaient pas beaucoup sur certains dossiers.

Le dossier de la gare du Midi existe depuis plus de vingt ans. Gardez à l'esprit qu'un *masterplan* a été fait par la Région de Bruxelles-Capitale et qu'il est important. Ce quartier demande à être régionalisé et compte aussi sur le fédéral pour être un acteur important.

Je vous remercie déjà pour le suivi du dossier.

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

03 Vraag van Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De affichage van laadpaalprijzen" (56011221C)

03 Question de Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'affichage des prix aux bornes de recharge" (56011221C)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Wie vandaag zijn elektrische wagen oplaadt aan een publieke laadpaal heeft niet altijd een goed idee wat hem dat gaat kosten. Op de meeste laadpunten staat immers geen prijs per kWh en of er bijkomende kosten zijn zoals bijvoorbeeld een opstartfee of tijdfee. Sinds 13 april 2024 is de Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR wetgeving) van kracht. Deze heeft o.a. als doel om de transparantie te verhogen wat betreft prijzen aan laadpalen door laadstations te verplichten prijs per kWh, startprijs en prijs per uur te afficheren. Volgens de richtlijn moet elk land daarenboven een nationaal beleidskader opstellen rond alternatieve brandstoffen. Voor het einde van 2024 moest een draft bij Europa worden bezorgd en tegen eind van dit jaar moet dat definitief worden goedgekeurd. Die draft is opgemaakt. Het is echter niet duidelijk of daar ook iets in zal worden opgenomen over control en wie hiervoor verantwoordelijk is. Daarom stel ik u graag volgende vragen:

Is de uitrol van de AFIR wetgeving voltooid of is deze nog lopende?

Indien dit nog lopende is, wat is de timing?

Welke instantie is in België verantwoordelijk is voor de controle op de AFIR wetgeving en wordt er vandaag controle uitgevoerd?

Is de draft van het nationaal beleidskader al definitief goedgekeurd? Indien niet wat is hiervan de timing?

03.02 Minister Jean-Luc Crucke: De AFIR-verordening moet niet in Belgisch recht worden omgezet. Een verordening is altijd rechtstreeks toepasbaar. Dat geldt in alle lidstaten.

De doelstellingen voor het uitrollen van laadinfrastructuren die in de verordening zijn vastgelegd, hebben betrekking op de periode 2025-2035 en vallen onder de bevoegdheid van de gewesten. Het is dan ook normaal dat nog niet alle doelstellingen zijn bereikt.

De uitrol verloopt volgens de doelstellingen die in de verordening zijn vastgelegd. Aangezien de uitrol van oplaadpunten onder de bevoegdheid van de gewesten valt, is het aan de gewesten om toe te zien op de goede uitvoering ervan.

Het ontwerp van het Belgisch Nationaal Kader is in december 2024 naar de Commissie gestuurd. De Commissie heeft ons begin november 2025 haar evaluatie bezorgd. Die evaluatie wordt momenteel door de bevoegde instanties geanalyseerd. Een finale versie met daarin het commentaar van de Commissie zou in de loop van het eerste semester van 2026 moeten worden bezorgd. Het eindrapport zal aan de volgende ICM worden voorgelegd.

Als u meer informatie over de prijsaanduiding op laadpalen wenst, verwijs ik u graag door naar mijn collega, minister Beenders, bevoegd voor Consumentenbescherming.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik ga dat even bekijken, want ik heb de vraag ook al aan minister Beenders gesteld. Hij verwees mij

naar u als coördinerend regeringslid. Ik ga even bekijken hoe we de zaken op een goede manier kunnen samenbrengen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultance au SPF Mobilité et Transport" (56011362C)

04 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (56011362C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le Ministre,*

Il n'y a pas que dans le rail que le recours à la consultance pose question, mais également au sein du SPF Mobilité et Transports.

Il nous revient en effet que près de la moitié du personnel du Service TIC de ce SPF est constitué de consultants. Des consultants que l'on pourrait d'ailleurs considérer comme de faux indépendants, payés à prix d'or, parfois près de 1.000 euros par jour presté.

Ce recours à la consultance risque néanmoins de s'intensifier sous votre gouvernement, étant donné que vous avez donné comme instruction aux SPFs de réaliser des économies budgétaires sur l'enveloppe du personnel — et uniquement sur celle-ci.

Comme ces consultants ne sont pas à charge de l'enveloppe du personnel, le SPF va donc devoir réduire l'emploi du personnel interne nommé et, très probablement, le compenser par un recours accru à la consultance. Avec, au final, paradoxalement, un surcoût budgétaire.

Mais ce n'est pas la seule conséquence du recours à la consultance. Il y a également une plus grande dépendance de l'administration vis-à-vis des firmes privées qui fournissent ces consultants, une moindre garantie pour les citoyens quant à l'utilisation et la sécurité de leurs données confiées à l'administration, ainsi que des risques de fraude sociale liés à la fausse indépendance.

Mes questions sont donc les suivantes :

Quel est, par an depuis 2020, le coût de la consultance dans le SPF Mobilité ? Pour chacune de ces années, quelle est la proportion des coûts liés à la consultance en comparaison des frais de personnel ?

Quelles sont les principales missions de consultance ? Quelles sont les principales entreprises sollicitées ?

De combien allez-vous diminuer les frais de consultance de votre SPF au cours de votre législature ?

De combien souhaitez-vous réduire l'enveloppe du personnel sous votre législature ?

Évaluez-vous, ou vous engagez-vous à évaluer, les missions de consultance en cours en vue d'internaliser certaines missions ?

Je vous remercie.

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Les dépenses de consultance au sein du SPF Mobilité et Transports, toutes compétences confondues, se sont élevées à 11 042 131 euros en 2020, 10 754 422 euros en 2021, 11 194 380 euros en 2022, 12 429 226 euros en 2023, 11 821 723 euros en 2024, et 10 188 517 euros en 2025 – chiffres arrêtés au 9 décembre 2025, mais cela ne changera pas beaucoup. Vous voyez, depuis que je suis là, c'est le niveau le plus bas des cinq dernières années.

En comparaison, pour les mêmes années, les frais de personnel, toutes compétences confondues

également, se sont respectivement élevés — je vais arrondir pour la simplicité — à 68 713 000 euros, 70 364 000 euros, 74 825 000 euros, 81 217 000 euros, 88 879 000 euros, et 90 894 000 euros. Pour le détail à l'euro près, je vous fournirai le document.

La proportion des coûts de consultance, en comparaison des frais de personnel, s'élevait donc à 16,7 % en 2020; 15,28 % en 2021; 14,96 % en 2022; 15,39 % en 2023; 13,30 % en 2024 et 11,21 % en 2025. On peut donc constater, au fil des ans, une stabilité globale en termes absolus et une tendance à la baisse, en termes relatifs, des coûts de consultance.

Il convient par ailleurs d'apporter quelques précisions concernant le personnel du service TIC du SPF Mobilité et Transports. Ce service compte un peu moins de 100 collaborateurs internes permanents, dont environ 85 % sont des fonctionnaires, le reste étant détaché de l'ASBL Egov Select. En outre, une quinzaine de consultants travaillent de manière permanente pour le SPF, presque exclusivement sur des projets. Cela est complété par 27 consultants mobilisés *ad hoc* pour des questions spécifiques ou des missions spécialisées, ce qui correspond, au total, à quelques équivalents temps plein. L'affirmation selon laquelle la moitié du personnel serait composée de consultants n'est donc, heureusement, pas correcte.

Les principales missions se situent dans le domaine ICT et concernent en premier lieu la migration d'anciens systèmes et applications *legacy* vers de nouveaux systèmes plus pérennes, plus sécurisés et conformes, permettant en outre de réaliser des économies sur les coûts de licence, par exemple la migration de la Banque-Carrefour des véhicules et la migration de Lotus Notes.

En outre, des budgets de consultance ont été investis dans la mise en place de nouvelles missions clés, soutenues par de nouvelles applications. Il s'agit le plus souvent de projets demandés par le niveau politique ou de la mise en œuvre de la réglementation européenne. Enfin, une partie du budget de consultance a été investie dans le développement des connaissances internes en matière de nouvelles technologies, par exemple le *cloud engineering* et la sécurité.

Les principales entreprises sollicitées sur la période 2020-2025 sont l'ASBL Egov Select pour 18,52 % des dépenses, la SA Inetum Belgium pour 18,33 %, la SA Cronos Public Services pour 15,02 %, la SA ProUnity pour 4,29 % et la SA Sopra Steria Belgium pour 3,48 %.

Il est prématuré de fixer un objectif chiffré de réduction des frais de consultance. Ceci dépendra de la réalisation des différents projets à l'origine des missions de consultance, ainsi que des résultats de la stratégie évoquée plus haut d'internalisation de certains types de missions de consultance, en fonction également des possibilités budgétaires des différentes enveloppes du personnel du SPF. Quoi qu'il en soit, le recours à la consultance fait systématiquement l'objet d'une réflexion approfondie au cas par cas, afin de tendre vers une diminution à terme.

Le gouvernement a pris différentes décisions transversales en matière de réduction des dépenses de personnel des SPF au cours de la législature. Je ne souhaite pas aller au-delà de ces décisions. J'ai par ailleurs prévu des moyens complémentaires lors du conclave budgétaire pour le budget initial 2026, destiné à renforcer certains services du SPF Mobilité. En effet, des enjeux stratégiques majeurs pour soutenir le *shift* modal et la durabilité de la mobilité doivent être pris à bras-le-corps dans les meilleurs délais. Je compte donc sur l'expertise et les ressources de mon administration et en particulier de la Direction Mobilité de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire (DGPMDF) pour les mettre en œuvre.

Le SPF va plus loin qu'une simple évaluation. L'internalisation des ressources critiques est depuis plusieurs années la stratégie RH que le service ICT poursuit activement. Ainsi, le nombre de collaborateurs internes a augmenté d'environ 25 % au cours des cinq dernières années. Pour financer cette évolution, des accords ont été conclus entre le service ICT, le service P&O et l'Inspection des Finances afin de convertir des budgets de fonctionnement, y compris ceux destinés aux consultants, en budget personnel pour financer cette internalisation. La vision du SPF est que les consultants peuvent constituer un complément au personnel interne pour des missions temporaires nécessitant une expertise très spécifique, pour des missions marquées par une augmentation temporaire de la charge de travail qui ne peut être absorbée en interne, ainsi que pour l'exécution de projets ou de services clairement délimités. Comme vous l'avez compris, je soutiens cette vision.

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

Disons que le gaspillage d'argent public vers des grandes entreprises de consultance n'est pas une spécificité du rail: nos SPF et administrations semblent aussi prendre goût à cela.

Bien que les montants de consultance semblent légèrement diminuer selon ce que vous venez de dire, ils restent quand même très importants. Cela interroge; d'autant plus que vous n'affirmez pas ici clairement vouloir les diminuer, tout comme je n'entends pas non plus de votre part une volonté affirmée d'internaliser les consultants permanents.

Comme nous avons déjà pu vous le dire, cette consultance, c'est un transfert d'argent public vers des grandes entreprises, avec des consultants payés à prix d'or, 1 000 euros par jour pour certains, alors que nous pourrions recruter à la pelle à ce prix-là. Ce n'est pas la seule conséquence du recours à la consultance. Il y a également une grande dépendance de l'administration vis-à-vis des firmes privées qui fournissent des consultants; donc, une moindre garantie pour les citoyens quant à l'utilisation et la sécurité de leurs données, ainsi que des risques de fraude sociale liés à la fausse indépendance.

Nous vous demandons, tant que possible, de limiter davantage cette consultance et de réinternaliser autant que possible.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison SNCB Charleroi-Central – Couvin et l'avenir du matériel roulant" (56011388C)

05 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De NMBS-verbinding Charleroi-Centraal – Couvin en de toekomst van het rollend materieel" (56011388C)

05.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le 8 décembre dernier, lors du dépôt de ma question, je souhaitais attirer votre attention sur l'avenir de la liaison ferroviaire Charleroi-Central – Couvin qui présente la particularité d'être exclusivement exploitée au moyen d'autorails thermiques de la série 41. Ces engins, construits entre 2002 et 2004, approchent déjà de la moitié de leur durée de vie théorique. À titre de comparaison, la génération précédente, mise en service en 1955, n'a été retirée qu'après près d'un demi-siècle d'exploitation.

Si Infrabel assure l'entretien de la ligne et mène actuellement des travaux de modernisation entre Jamioulx et Walcourt, des inquiétudes persistent quant à la pérennité de cette desserte, non en raison de l'infrastructure mais du matériel roulant. Le maintien d'un parc d'autorails thermiques représente en effet un coût important pour la SNCB: maintenance spécialisée, formation du personnel, approvisionnement en carburant, etc. Or, alors que la SNCB investit dans du matériel moderne de type M7, aucune information publique ne semble indiquer le remplacement des autorails de la série 41.

Sachant que la conception, l'acquisition et la mise en service de nouveaux matériels ferroviaires nécessitent des temps longs, il apparaît légitime de s'interroger sur la stratégie envisagée pour cette ligne exploitée en grande partie en voie unique et longue d'à peine 50 kilomètres.

Monsieur le ministre, quelles actions sont-elles menées afin d'investir dans de nouveaux autorails thermiques, ou dans des solutions bi-modes, pour une seule ligne non électrifiée? À défaut, doit-on craindre une remise en question de cette liaison, pourtant essentielle à la mobilité dans cette zone rurale, ce qui serait par ailleurs en contradiction avec nos objectifs climatiques?

Monsieur le ministre, la SNCB dispose-t-elle d'un plan de remplacement pour les autorails de la série 41 affectés à la ligne Charleroi-Couvin? Des études sont-elles en cours concernant l'électrification partielle ou totale de cette ligne, ou l'utilisation de matériels alternatifs (bi-modes, hydrogène, batteries)? Quelle garantie le gouvernement peut-il apporter à la population concernée quant au maintien de cette desserte, essentielle à l'accessibilité de ces territoires ruraux?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Comme vous vous en doutez, j'ai posé votre question à la SNCB,

qui m'a répondu privilégier l'utilisation de trains électriques, lesquels représentent déjà actuellement 95 % du matériel roulant affecté au transport des voyageurs. Cette orientation répond à des objectifs climatiques, environnementaux et opérationnels, notamment en matière de réduction des nuisances sonores et olfactives. Toutefois, une partie limitée du réseau d'Infrabel reste non électrifiée, ce qui rend encore nécessaire le recours à des trains diesel sur certaines lignes, dont celle reliant Charleroi à Couvin.

La SNCB exploite aujourd'hui encore 94 autorails diesel de la série AR41 sur les lignes non électrifiées du réseau, dont cette ligne que vous évoquez. Ces trains, mis en service en 2000, répondent aux normes européennes en vigueur et demeurent pleinement conformes à la réglementation. Leur maintien en exploitation s'inscrit dans une gestion responsable du matériel, compte tenu des investissements consentis et de leur durée de vie moyenne.

Le parc diesel actuel sera progressivement retiré du service à partir de 2032, les AR41 arrivant alors en fin de vie. Il est important de souligner qu'ils ne seront pas remplacés par de nouveaux trains diesel. La SNCB prévoit en effet de recourir à des trains électriques fonctionnant sur batterie. Ces rames offrent l'ensemble des avantages de la traction électrique tout en pouvant circuler sur des lignes dépourvues de caténaires sur l'ensemble du parcours. Le remplacement du matériel diesel s'opèrera avec la mise en service des automotrices MR30 à batterie. La concrétisation de cette commande revêt dès lors une importance stratégique pour assurer la transition vers des solutions de transport plus durables sur les lignes non électrifiées.

Il va de soi que ces nouveaux trains répondront aux exigences modernes en matière d'accessibilité et de confort. Cette évolution garantit non seulement la continuité de l'exploitation sur des lignes essentielles comme celle de Charleroi-Couvin, mais s'inscrit également dans une trajectoire cohérente avec les objectifs climatiques et la nécessité d'assurer une mobilité de qualité dans les territoires ruraux concernés. De plus, Infrabel m'informe qu'elle prévoit de faire les travaux d'infrastructure nécessaires à l'accueil des futurs trains bimodes AM30 à partir de la SNCB, sur la L132-134.

Il convient préciser que la SNCB et Infrabel ont proposé d'affecter une partie des moyens dégagés dans le cadre du RRF (*Recovery and Resilience Facility*), au financement des trains à batterie. Cette proposition est actuellement en cours d'analyse.

Les travaux seront entamés en 2026 avec un budget confirmé de 9,5 millions d'euros.

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de ces informations qui vont dans le bon sens de la pérennisation de cette ligne. Mes collègues locaux seront donc heureux de recevoir cette réponse.

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

06 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de verdubbeling van de vliegtaks" (56011470C)

06 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence du doublement de la taxe aérienne" (56011470C)

06.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De aankondiging van Ryanair dat het één miljoen stoelen schrappt op vluchten vanuit Zaventem en Charleroi, als rechtstreeks gevolg van de verdubbeling van de federale vliegtaks, legt opnieuw bloot hoe België zichzelf structureel uit de markt prijst. Terwijl andere landen hun luchtvaartbelastingen verlagen om toerisme, handel en jobs te stimuleren, kiest België voor het tegenovergestelde. Dat treft niet alleen reizigers, maar ook de Vlaamse tewerkstelling op en rond onze luchthavens.

Bovendien blijft de regering blind voor het risico dat internationale spelers, met inbegrip van maatschappijen die instaan voor cruciaal point-to-pointverkeer, hun activiteiten verplaatsen naar landen waar het beleid wél economisch gezond verstand hanteert.

Hieromtrent heb ik volgende vragen aan de minister:

Welke economische impactstudie heeft de regering uitgevoerd vóór de beslissing om de federale vliegtaks opnieuw te verdubbelen tot 10 euro per passagier? Kunt u cijfermatig aangeven hoeveel verlies aan trafiek, jobs en investeringen u had ingecalculleerd?

Bent u op de hoogte van de aangekondigde schrapping van één miljoen Ryanairstoelen en vijf gestationeerde toestellen? Zo ja, welke analyse maakt u van de impact op de tewerkstelling op Brussels Airport?

Hoe reageert u op het feit dat verschillende EU-landen hun luchtvaartbelastingen verlagen of afschaffen, terwijl België ze verhoogt? Acht u het risico reëel dat andere maatschappijen hetzelfde voorbeeld als Ryanair zullen volgen en capaciteit zullen afbouwen of vertrekken?

Welke maatregelen plant de regering om te voorkomen dat onze luchtvaartsector structurele schade oploopt, en om het risico op jobverlies, dalende trafiek en verminderde investeringen te beperken?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de uitspraken van de heer O'Leary geven zijn persoonlijke mening weer en passen binnen zijn communicatiestijl. Ik ken de redenering van de CEO van Ryanair, maar die is gedeeltelijk onjuist. De extra belasting, die ik beschouw als een milieubelasting, stelt de begroting in staat middelen toe te wijzen aan andere sectoren. Als minister van Milieu en Klimaat kan ik dat alleen maar toejuichen. De opbrengsten van de vliegtaks zullen bijvoorbeeld worden gebruikt om schoner vervoer, zoals de trein, te financieren en om reizigers ertoe aan te zetten voor een duurzamer alternatief te kiezen.

Vanuit economisch oogpunt kan ik mij niet vinden in het dramatische beeld dat u, via hem, schetst. Het is belangrijk te vermelden dat de belasting van 10 euro geen grote invloed heeft op ons concurrentievermogen. De tarieven in Duitsland en Frankrijk liggen bijvoorbeeld aanzienlijk hoger. België blijft een aantrekkelijke locatie voor de ontwikkeling van luchtvaartactiviteiten. De dreigementen van Ryanair blijven echter ernstig en de regering is zich ten volle bewust van de uitdagingen die de luchtvaartactiviteit met zich meebrengt, met name op het vlak van de werkgelegenheid. Ik heb op dit moment geen informatie ontvangen dat andere luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Zaventem of Charleroi overwegen hun activiteiten geheel of gedeeltelijk te verplaatsen als gevolg van de invoering van deze belasting.

06.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, u stelt dat een deel van die middelen zal worden ingezet voor schoner vervoer. Dat lijkt mij vreemd, want volgens de begrotingstabellen worden die middelen gebruikt voor de begroting zelf. Het lijkt mij dan ook moeilijk vol te houden dat die budgetten effectief zullen worden doorgeschoven naar schonere alternatieven. In de praktijk dienen ze vooral om de staatskas een klein beetje te spijzen, zonder dat er een noemenswaardig klimaatteffect is. We moeten stoppen met te zeggen dat dit een klimaatmaatregel is, want dat is het absoluut niet. Die verhoging van de vliegtaks is niets anders dan een platte belasting. Ze zal niet leiden tot een gedragsverandering bij reizigers. Er is geen alternatief, men betaalt gewoon meer, louter omdat men een vliegticket koopt en wil reizen.

Dit gaat bovendien veel verder dan dat. Wat hier gebeurt, is een rechtstreekse aanval van de federale overheid op een van de belangrijkste economische motoren in Vlaanderen. Duizenden jobs, rechtstreeks en onrechtstreeks, staan op het spel. Opnieuw schaadt de federale overheid de luchthavens. In buurlanden verlaagt men die taks of schaft men ze zelfs volledig af, terwijl België als enige land de omgekeerde weg bewandelt en de taks verhoogt. Vlaanderen werkt en Vlaanderen creëert welvaart. Ik weiger te aanvaarden dat deze federale overheid, met een Vlaams-nationalist aan de knoppen, die motor op een directe manier aanvalt. Als Vlaams-nationalist zal ik daar ook altijd tegen blijven strijden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'invitation du CEO d'Infrabel au top 200 du management au concert de Lady Gaga" (56011500C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le grand nombre de cadres dirigeants chez Infrabel" (56012186C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le teambuilding chez Infrabel" (56012199C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Infrabel et Lady Gaga" (56012316C)

07 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitnodiging door de CEO van Infrabel van de top 200 van het management voor een Lady Gagaconcert" (56011500C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De omvang van het Infrabel-management" (56012186C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teambuilding bij Infrabel" (56012199C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Infrabel en Lady Gaga" (56012316C)

07.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous ai récemment interrogé par écrit concernant l'invitation du CEO d'Infrabel et du top 200 du management à un concert VIP de Lady Gaga le 11 novembre dernier. Il faut dire que la coïncidence est tout de même frappante parce que d'un côté, on a le rail qui est sous pression avec des fermetures potentielles de gares, un manque criant de moyens, des conditions de travail difficiles pour les cheminots et un service dégradé pour les navetteurs, et de l'autre, on a la haute hiérarchie qui se retrouve en VIP pour un concert dont chaque place coûtait entre 335 et 685 euros; une *bad romance* financée par de l'argent public.

Au total, ce sont des dizaines de milliers d'euros qui ont été débloqués pour un événement présenté comme du *team building*, pendant que, sur le terrain, les équipes bricolent avec des moyens toujours plus limités pour faire rouler les trains.

Vous indiquez avoir adressé un courrier au management d'Infrabel afin qu'à l'avenir, les initiatives proposées soient davantage ancrées localement, cohérentes avec la mission de service public et respectueuses des objectifs de durabilité. Quelles réponses concrètes avez-vous reçues de la part d'Infrabel?

Vous précisez que le budget utilisé provient de l'enveloppe dédiée à la culture d'entreprise. Quel est le montant exact dépensé pour ce concert de Lady Gaga? Quel pourcentage cela représente-t-il pour le budget 2025?

07.02 **Oskar Seuntjens** (Vooruit): Ik had niet gedacht dat ik ooit een vraag over Lady Gaga zou stellen in het Parlement. Er was veel ophef omdat Infrabel een feestje voor haar personeel had georganiseerd en mensen op een concert van Lady Gaga uitnodigde. Heel eerlijk maakt het mij niet uit dat er een feestje wordt georganiseerd. Ik hoop dat er bij elk bedrijf voldoende ruimte en tijd is voor teambuilding, zolang de kosten natuurlijk redelijk zijn. Wat mij wel verraste, is het aantal mensen dat meeging. Het bleek te gaan om 200 managers bij Infrabel. Dat aantal is wat mij betreft absurd. Ik denk dat veel mensen met gezond verstand dezelfde reflex hebben en zich afvragen hoe een bedrijf in godsnaam efficiënt kan werken met 200 managers.

Voor Vooruit is het essentieel dat onze treinen stipt, beter, betrouwbaar en comfortabel zijn en dat we niet als sardientjes opgepropt zitten, zoals vanochtend in mijn trein. Dat kunnen we alleen realiseren als we elke euro die we in het openbaar vervoer investeren zo efficiënt mogelijk gebruiken. Het feit dat 200 managers naar een feestje van Lady Gaga gaan, lijkt een signaal dat we daar nog werk van kunnen maken.

Ik denk dat u dat ook vindt, mijnheer de minister, want u hebt een brief geschreven aan het management. Ik vraag me af of die brief effectief aan 200 mensen is bezorgd en wat daarin staat.

Mijn concrete vragen zijn of u het met mij eens bent dat er op het vlak van efficiëntie nog heel wat winst te boeken valt bij Infrabel. Zijn er vergelijkingen met andere Europese landen wat betreft de organisatiestructuur? Hebt u met de regering plannen om de organisatiestructuur efficiënter te maken en bent u van plan om daarover in gesprek te gaan?

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer Seuntjens, het gebeurt niet vaak, maar we hadden dezelfde gedachte. Ik was ook verbaasd dat ik in de commissie voor Mobiliteit een vraag moest stellen over Lady Gaga. Ik denk dat de minister, toen hij federaal minister van Mobiliteit werd, evenmin had verwacht dat men zich hier zou moeten uitspreken over Lady Gaga.

Wat het aantal managers betreft, zijn we niet verbaasd. Dat is typisch voor overheidsbedrijven. Bij de NMBS is het vermoedelijk zelfs nog slechter gesteld.

Mijnheer de minister, ik beperk mij tot mijn vragen. Hoeveel was de totale kostprijs die uiteindelijk door Infrabel werd betaald?

Hoeveel managers hebben exact aan die activiteit deelgenomen? Was de CEO daar zelf ook bij aanwezig?

Wat is de concrete link tussen het concert van Lady Gaga en de publieke opdracht van Infrabel? Welke productiviteitswinst wordt voor Infrabel beoogd dankzij dat bezoek?

Zal het bezoek van het Infrabelmanagement aan het concert van Lady Gaga rechtstreeks bijdragen aan een betere operationele staat van ons spoorwegnet? Zo ja, op welke manier?

Welke reactie hebt u als minister van Infrabel gekregen nadat u uw bedenkingen over die activiteit had geuit? Hoe evalueert u die reactie? Dank u wel.

07.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, j'ai cru à une blague lorsque mon collaborateur m'a évoqué Lady Gaga, ou plutôt la Gagaouzie, pensais-je. Une ligne SNCB jusqu'à la Gagaouzie en Roumanie aurait pu être originale et peut-être intéressante économiquement. Nous ne le saurons jamais. En revanche, Jean-Luc Gaga, je ne l'imaginais pas.

Les cadres d'Infrabel se sont vu offrir des billets pour un concert de Lady Gaga. Assurément, cela va renforcer l'esprit d'équipe. Sincèrement, j'en doute. Infrabel évoque d'autres collaborations, notamment avec le Cirque du Soleil. Espérons que ce n'est pas une prémonition. À titre personnel, j'apprécie ce cirque. Espérons que nous ne parlerons pas de cirque à l'avenir. Le Mémorial Van Damme est aussi évoqué. Ce serait plus intéressant parce que nous serions peut-être à l'heure tout comme les trains, même si les chiffres communiqués par la SNCB sont édifiants. Mais ils peuvent être interprétés, nous en reparlerons sans doute un jour.

Étant donné vos réactions médiatiques, plutôt négatives, même très négatives, et le courrier qui a été envoyé à la SNCB ou du moins aux cadres concernés, je souhaiterais savoir ce que vous comptez imposer comme règles en matière de cadeaux et d'invitations. Que comptez-vous faire pour que cela ne se reproduise plus et qu'on n'ait plus cette image négative de cadeau très cher pour un concert alors que, comme cela a été dit par d'autres de mes collègues, les navetteurs sont maltraités? Ce matin, Oscar, était compressé comme une sardine dans son wagon. Comment cela va-t-il se matérialiser pour Infrabel et la SNCB?

07.05 Minister Jean-Luc Crucke: Collega's, ik had ook nooit gedacht een vraag over Lady Gaga te zullen moeten beantwoorden in deze commissie.

Ma position n'a pas changé depuis ma réponse à une question écrite sur ce sujet à la fin de l'année dernière, et je souhaite donc la rappeler avec la même clarté.

Je dois avouer que j'ai été particulièrement surpris par les déclarations du management d'Infrabel, relayées dans la presse, laissant entendre que la participation de cadres au concert de Lady Gaga s'inscrivait dans une série d'événements similaires organisés ces dernières années. Ces propos confirment que nous ne sommes pas face à un fait isolé mais bien face à une conception interne du management d'une entreprise publique qui peut légitimement interpeller. J'ai dès lors adressé

récemment un courrier formel à l'administrateur délégué d'Infrabel. Ce courrier ne s'adressait naturellement pas à l'ensemble des managers ayant participé à cet événement dans la mesure où ils n'ont pas participé aux réflexions décisionnelles de l'organisation. J'y ai rappelé sans ambiguïté les réserves que j'avais exprimées publiquement ainsi que mes attentes pour l'avenir.

Ik wil het belang van teambuildingactiviteiten niet in twijfel trekken, want ze kunnen de samenwerking en de motivatie van leidinggevend en medewerkers versterken wanneer ze door een manager voor zijn eigen teams worden georganiseerd.

In de huidige budgettaire context en gezien de inspanningen die van het personeel, Infrabel en alle openbare diensten wordt gevraagd, kan een dergelijke keuze echter terechte vragen over het gebruik van financiële middelen oproepen. Als overheidsbedrijf dat grotendeels door de bijdragen van burgers wordt gefinancierd, moet Infrabel een onberispelijk voorbeeld zijn in het beheer van zijn uitgaven. Ik herhaal dat de volgende initiatieven moeten passen in een logica van soberheid, met een lokale verankering, in overeenstemming met de taak van openbare dienstverlening van het bedrijf en met de duurzaamheidsdoelstelling.

Je rappelle néanmoins le cadre institutionnel. Infrabel dispose de son propre conseil d'administration et agit dans les limites d'un contrat de performance qui, à ce stade, ne prévoit pas de dispositions spécifiques encadrant l'organisation d'événements internes. Cela ne signifie pas que le sujet est secondaire. J'attends au contraire que le conseil d'administration se saisisse de la question et en tire les conséquences en matière de gouvernance.

S'agissant du nombre de managers évoqués dans plusieurs questions, je souhaite objectiver le débat. Les données publiques disponibles sur le site Open Data d'Infrabel montrent que le nombre de personnes occupant une fonction managériale oscille depuis plusieurs années autour de 140 à 150 personnes. En décembre 2025, ce chiffre s'élevait à 146 pour une entreprise comptant environ 9 600 équivalents temps plein. Ces chiffres doivent évidemment être analysés de manière comparative et qualitative.

La question de la structure managériale, de son efficacité et de son adéquation aux missions d'Infrabel mérite un débat sérieux que je suis disposé à mener avec l'entreprise dans le cadre des discussions stratégiques et de gouvernance.

En conclusion, j'ai envoyé un signal clair à l'administrateur délégué d'Infrabel. Je n'adhère pas au choix posé, j'en conteste l'opportunité dans le contexte actuel et j'attends que des règles plus strictes de bonne gouvernance, de proportionnalité et de respect des deniers publics soient mises en œuvre à l'avenir dans l'organisation d'événements à destination du personnel de l'entreprise.

Quant au coût, il m'est rapporté qu'on est dans une moyenne de 350 euros par personne. Il y a sans doute des tickets, comme vous le dites, mais je n'ai pas la vérification que certains soient plus élevés que d'autres. Le coût est toutefois de 350 euros par personne. Je pense avoir été clair dans mon expression initiale, je le suis encore aujourd'hui et je l'ai été dans mon courrier. Je ne vais pas revenir systématiquement sur cette affaire, mais, comme on le dit très bien, un homme averti en vaut deux et cela vaut pour tout le monde.

07.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il y a quelques semaines, je vous informais de cette invitation au concert de Lady Gaga adressée par le CEO d'Infrabel au top 200 du management d'Infrabel. Il s'agissait de places VIP qui atteignent le montant de 350 euros selon Infrabel et vous-même. Ce sont donc des dizaines de milliers d'euros qui servent à la très haute hiérarchie. Que reste-t-il pour les milliers de travailleurs sur le terrain? Pendant que certains s'amusent, ce sont les cheminots qui travaillent la nuit, dans le froid, dans les trains, face à des usagers parfois mécontents, des agents qui travaillent sur les voies etc. Tout cela pour assurer un service de qualité pour les voyageurs. Nos usagers galèrent, les conditions de travail se dégradent pour les cheminots et on en demande toujours plus à ceux qui ont moins. Bref, pendant que le rail public déraile faute de moyens, les CEO semblent surtout préoccupés par la qualité de vue depuis la loge VIP. Ce n'est pas de la culture d'entreprise, c'est une culture de décalage.

07.07 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, zoals ik zei, ging het mij niet zozeer om dat

feestje. Heb ik het goed begrepen dat het ging om 350 euro per aanwezige? Er waren 200 mensen aanwezig, dus dat maakt 70.000 euro. Dat is echt waanzinnig en ik vermoed dat veel reizigers dat niet kunnen begrijpen.

Ik ben blij dat u zegt geen voorstander te zijn, dat u in gesprek wilt gaan met Infrabel en een brief hebt gestuurd. Los van het feit dat er veel werk moet worden verzet om ons openbaar vervoer sterker, beter en performanter te maken, is er echt een vertrouwensbreuk bij veel reizigers. Zij hebben immers vaak het gevoel dat ze in de steek worden gelaten doordat de treinen niet altijd op tijd rijden. Er kan daarvoor wel een reden zijn, maar dat soort zaken helpt absoluut niet.

Ik vond het vroeger tof om naar Lady Gaga te luisteren, dus dat maakt voor mij niets uit, maar het moet toch een beetje redelijk blijven, zodat we het vertrouwen van de burgers in ons openbaar vervoer kunnen herstellen. U kunt daarin een belangrijke rol spelen.

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

Er zijn toch een aantal zaken die volgens mij problematisch zijn. Ik heb geen volledig zicht gekregen op de kosten en op hoeveel mensen er effectief hebben deelgenomen. Als alles ongeveer 70.000 euro heeft gekost, dan is dat natuurlijk waanzinnig.

Over de essentie van de zaak denken we allemaal hetzelfde, zowel u als wij. Dit valt bijna niet uit te leggen aan de mensen. Het gaat om een overheidsbedrijf dat met belastinggeld werkt. De mensen worden geconfronteerd met nieuwe, hogere taksen, accijnsverhogingen, hogere energieprijzen en centenindexen. Zij verwachten dat een overheidsbedrijf op een zuinige en verantwoorde manier omgaat met hun belastinggeld en dat er soberheid gehanteerd wordt.

Als u terechte opmerkingen en bedenkingen formuleert ten aanzien van Infrabel, dan worden die bijna weggewuifd met de woorden dat het om een teambuildingactiviteit ging en dat ze in het verleden ook al naar een voorstelling van Cirque du Soleil zijn geweest. Dat toont volgens mij toch aan dat Infrabel niet goed snapt wat het probleem is. Ik vind dat heel problematisch. Ik hoop dus dat u in de toekomst zult bijsturen en ervoor zult zorgen dat er effectief soberheid wordt gehanteerd en dat een toekomstige teambuildingactiviteit in relatie moet staan met de publieke opdracht van het overheidsbedrijf.

07.09 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

Faisons un rapide calcul. Vous avez parlé de 9 000 collaborateurs. Avec le Cirque du Soleil et la Mémorial Van Damme, il y a peut-être moyen de rattraper la sauce! Plus sérieusement, l'image et le message sont désastreux. Vous avez envoyé un courrier. Nous resterons attentifs, tout comme vous, j'en suis certain. Néanmoins, nous serions intéressés par la réponse au courrier que vous avez envoyé. Les dirigeants opinent-ils et prennent-ils la mesure de ce qui, à mon sens, constitue une erreur ou bien, au contraire, s'en défendent-ils et vous répondent-ils au moyen d'arguments fallacieux? Il serait intéressant que nous en prenions connaissance.

Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Tielen" (56011517C)

08 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Tielen" (56011517C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, u herinnert zich waarschijnlijk wel het verhaal van de paralympiër Francis Rombouts, die een jarenlange juridische strijd voerde voor de toegankelijkheid van het station van Tielen. Begin dit jaar verplichtte het hof van beroep de NMBS om het station toegankelijk te maken, zodat de paralympiër zelfstandig de trein kan nemen. Wat blijkt echter? Die toegankelijkheid geldt blijkbaar niet voor iedereen.

Zo blijkt dat op 12 november een seniorenvereniging uit Kasterlee een groepsticket aankocht voor een uitstap naar Brussel, waarbij zich onder de deelnemers één mindervalide persoon bevond. Voor die persoon werd tijdig assistentie aangevraagd, met vertrek in Tielen. Het groepsticket op zich vormde geen probleem, maar de aanvraag voor assistentie wel. Volgens de NMBS was het niet mogelijk om in Tielen op te stappen en diende de betrokken persoon afzonderlijk in Herentals de trein te nemen. Eenmaal aangekomen in het station van Herentals werd evenwel bevestigd dat assistentie in Tielen wel degelijk mogelijk was. Daarbij werd aangegeven dat die assistentie telefonisch moest worden aangevraagd. Dat leidt tot onduidelijkheid, aangezien de betrokken persoon beschikt over verschillende bewijsstukken van die communicatie. Hij werd aldus het slachtoffer van tegenstrijdige informatie binnen het bedrijf. Dit wijst opnieuw op een belangrijk pijnpunt, namelijk de communicatie.

Ik heb hierover een aantal vragen.

Hoe verhoudt de huidige toegankelijkheid van het station van Tielen zich tot de uitspraak in de zaak van de paralympiër Francis Rombouts? Kunt u bevestigen dat het station van Tielen vandaag toegankelijk is voor reizigers met een beperkte mobiliteit? Hoe verklaart u dat binnen de NMBS tegenstrijdige informatie circuleert over de beschikbaarheid van assistentie in dat station? Welke duidelijke stappen kunnen worden gezet om te vermijden dat reizigers met een beperking opnieuw de dupe worden van foutieve en onduidelijke communicatie over de toegankelijkheid van dat station?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u, geachte collega, voor uw vraag over een belangrijk onderwerp als de toegankelijkheid van het spoor.

Zoals u weet, is toegankelijkheid sinds het begin van de legislatuur een prioriteit van mijn mobiliteitsbeleid. Daarom ben ik de bespreking gestart met de sector, dus met de NMBS en Infrabel, om enerzijds de ambities van het masterplan autonome toegankelijkheid, vermeld in de beheerscontracten, te verhogen en anderzijds een langetermijnvisie op de toegankelijkheid van het spoor uit te werken. Bij dat belangrijke werk wordt uiteraard rekening gehouden met de juridische geschillen, zoals het door u aangehaalde geschil met betrekking tot het station van Tielen.

In zijn arrest verplicht het hof van beroep de NMBS om op werkdagen te voorzien in de nodige hulpmiddelen en bijstand voor de heer Francis Rombouts, zodat hij eenmaal per dag de trein kan nemen en eenmaal per dag de trein kan verlaten in het station van Tielen.

De NMBS heeft de nodige opstaphulpmiddelen geïnstalleerd op beide perrons, zodat reizigers in een rolstoel er met behulp van door de NMBS georganiseerde assistentie sinds 15 september 2025 de trein kunnen nemen. Reizigers kunnen die assistentie tot 24 uur voor hun reis aanvragen. Die dienstverlening geldt voor alle reizigers met beperkte mobiliteit en dus niet alleen voor de heer Francis Rombouts.

Het station van Tielen is uitgerust met hellingen en blindegeleidelijnen, maar beschikt niet over hoge perrons. Het wordt daarom niet beschouwd als een autonoom toegankelijk station volgens de criteria die zijn vermeld in het openbardienstcontract en het performantiecontract.

De wet van 21 maart 2021 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt dat de NMBS infrastructuurbeheerder noch eigenaar is van de perrons, de doorgangen onder de sporen en andere toegangen tot de perrons. Elke wijziging inzake toegang, perronhoogte en inrichting moet dus gebeuren in akkoord en samenwerking met de infrastructuurbeheerder Infrabel.

De tegenstrijdige informatie die zou hebben gecirculeerd over de beschikbaarheid van assistentie in dit station, betrof een menselijke fout tijdens de verwerking van de aanvraag.

Tielen werd pas recent toegevoegd aan de lijst van stations waar assistentie wordt aangeboden. Blijkbaar was de betrokken medewerker daarvan niet op de hoogte. Navraag bij het personeel dat de assistentie in Tielen uitvoert, leert dat ze wel degelijk op de hoogte zijn van het feit dat assistentie wordt georganiseerd voor alle reizigers met beperkte mobiliteit.

Ik hoop dat de assistentie die in Tielen en elders wordt aangeboden aan personen met beperkte mobiliteit alle reizigers in staat stelt om gemakkelijk de trein te nemen. Daarom heb ik de NMBS en Infrabel gevraagd om duidelijke en transparante informatie op te stellen voor het doelpubliek. De regels

werden herhaald voor het betrokken personeel.

Weet in elk geval dat ik als goede democraat de beslissing van de rechter zal respecteren.

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

Ik ben blij dat u in het begin van uw antwoord ook aangaf dat die toegankelijkheid voor u een heel belangrijk gegeven is. Dat is een bezorgdheid die we delen.

Wat ik ook belangrijk vond in uw antwoord, is dat het niet alleen voor de paralympiër is aangepast, maar dat het station van Tielen wel degelijk voor iedereen toegankelijk moet zijn.

Uiteraard werken we allemaal met mensen en kan een menselijke fout altijd gebeuren. Mag ik dan wel vragen dat er vanuit de NMBS richting de vereniging die op 12 november het ticket boekte en de assistentie tijdig heeft aangevraagd excuses worden aangeboden? Uiteindelijk hebben zij de weg naar mij gevonden om me hierover een vraag te stellen. Het ligt dus wel heel gevoelig bij mensen die nood hebben aan begeleiding en aan toegankelijkheid van onze treinen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe NMBS-dienstregeling" (56011518C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van het treinaanbod" (56011904C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (56012312C)

09 Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouvel horaire de la SNCB" (56011518C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement de l'offre ferroviaire" (56011904C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille horaire de la SNCB en province de Luxembourg" (56012312C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS kondigde aan dat het treinaanbod vanaf 14 december opnieuw zal worden uitgebreid, wat natuurlijk zeer positief is. Over een uitbreiding zijn we altijd zeer verheugd. Samen met de eerdere uitbreidingen van het vervoersplan 2023-2026 betekent het een groei van 5 % van het treinaanbod tegen 2026. Die groei ligt in de lijn van de verwachtingen en de ambitie in het openbaredienstcontract om tegen 2032 10 % te halen. Dat is dus heel goed nieuws voor de reizigers, vooral voor wie 's avonds nog op een veilige manier thuis wil geraken of in het weekend sneller naar de grote steden wil reizen.

Tegelijkertijd blijft bij een groep pendelaars, zeker in de Kempen, het gevoel dat zij wat achterblijven in de nieuwe dienstregeling. Terwijl elders in het land het aanbod verder groeit, wachten zij nog steeds op betrouwbare en kwalitatieve verbindingen.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u de uitbreidingen in het licht van het openbaredienstcontract? Voldoet de NMBS hiermee aan de afgesproken groeipaddoelstellingen? Of blijft er de komende jaren toch een kloof, die nog moet worden gedicht?

Op welke reizigers mikt de NMBS met de uitbreidingen? Beoogt zij daarmee meer vrijetijdsverplaatsingen of komen de uitbreidingen ook de dagelijkse pendelaar ten goede?

Hoe zal de NMBS opvolgen of de uitbreidingen echt werken? Wordt bijvoorbeeld gemeten hoeveel reizigers de late treinen gebruiken? Wat gebeurt er met de resultaten? Zal er een evaluatie plaatsvinden?

Werd bij de opmaak van de nieuwe dienstregeling ook rekening gehouden met de noden van de reizigers uit de Noorderkempen? Waarom krijgt de Noorderkempen in tegenstelling tot andere regio's geen bijkomende versterkingen?

09.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Depuis le 14 décembre, la nouvelle grille horaire de la SNCB a des conséquences pénalisantes pour les habitants du sud de la province de Luxembourg, en particulier pour les navetteurs de la ligne Athus-Meuse – Virton, Florenville, Bertrix sont également concernées – qui doivent désormais patienter 61 minutes en gare de Libramont avant de poursuivre leur trajet, parce que la correspondance est supprimée vers et depuis Namur, Ottignies et Bruxelles. Cette perte de temps est d'autant plus difficile à comprendre que, selon les horaires annoncés, les trains continueront d'arriver et de repartir à seulement quelques minutes d'intervalle, parfois sous les yeux même des usagers, sans que la correspondance ne soit possible.

Cette modification pourrait entraîner un découragement massif des usagers, en particulier des étudiants et navetteurs quotidiens, qui voient leur trajet allongé inutilement. Elle aura aussi des effets contre-productifs en termes de mobilité durable, d'augmentation des kilomètres parcourus en voiture, de report vers les gares de Marbehan ou de Libramont, de congestion accrue, de baisse de fréquentation de la ligne et de potentielle mise en danger de son avenir. Une pétition a d'ailleurs été lancée le 9 décembre, qui avait déjà récolté 2 500 signatures au moment du dépôt de cette question.

Avec ce nouvel horaire, c'est toute une partie du territoire, vous l'aurez compris, qui se retrouve isolée. Nous avons écouté avec attention votre réponse en commission le 10 décembre. Vous y aviez déclaré chercher des alternatives, mais celles proposées aujourd'hui n'en sont pas, car le temps de parcours devient quasiment aussi long que si les voyageurs attendent pendant une heure à Libramont. Les bus de remplacement proposés ne peuvent en outre pas accueillir autant de passagers, ni se déplacer aussi vite que les trains, et ne représentent donc pas une alternative durable.

Mes questions sont donc les suivantes.

Rechercherez-vous, en concertation avec Infrabel et la SNCB, une façon de décaler certains horaires de train ne fût-ce que de quelques minutes, afin d'assurer cette correspondance?

Le gouvernement a-t-il demandé à la SNCB d'évaluer l'impact sociétal, environnemental et économique d'une attente obligatoire de plus d'une heure pour les navetteurs?

À la suite d'une question posée mardi dernier au Parlement wallon par mon homologue, M. Stéphane Hazet, nous savons qu'une rencontre avec le ministre Desquesnes était prévue. A-t-elle eu lieu et qu'en est le résultat?

Plus largement, comment concilier les objectifs de transition écologique et d'attractivité du rail avec des décisions horaires qui, dans les faits, incitent les usagers à abandonner le train?

09.03 Minister Jean-Luc Crucke: Ik herinnerde er in de vergadering van de commissie voor Mobiliteit van 9 december al aan dat de NMBS op 8 oktober in de door de commissie georganiseerde hoorzitting in primeur toelichting gaf bij de uitbreiding van de derde fase van het vervoersplan 2023-2026. Voor meer details verwijst ik dan ook naar de documentatie die de NMBS toen aan de commissie bezorgde.

L'ensemble du processus d'étude et de sélection des offres du plan de transport 2023-2026 a été expliqué à la SNCB au travers de *road shows* au printemps 2023. Dans la seconde partie de ces présentations, la SNCB revient sur l'évolution du contexte de la mobilité et du télétravail, sur le retour des voyageurs à bord des trains après la pandémie, sur les inputs dont elle dispose pour répondre aux besoins et aux attentes régionales, sur le processus de sélection qui a conduit l'entreprise à sélectionner et phaser les vingt-sept projets les plus pertinents à partir d'une liste globale de nonante-trois projets.

Sinds zondag 14 december is het treinaanbod van de NMBS verder uitgebreid. Op vrijdag en zaterdag worden extra late treinen ingelegd. Tijdens het weekend zijn er bijkomende IC-treinen. Ook het voorstedelijke S-aanbod rond Brussel, Antwerpen, Gent en Charleroi werd verder versterkt. Dankzij die uitbreiding groeit het treinaanbod in 2026 met 2 %.

Samen met de eerdere uitbreiding in het vervoersplan 2023–2026 ligt het totaal treinaanbod in 2026 ongeveer 5 % hoger dan in 2023. Dat groeipad is in overeenstemming met de doelstellingen van het openbaredienstcontract 2023–2032, dat voorziet in een groei van het treinaanbod met 10 % tegen 2032. Met de bijkomende versterkingen heeft de NMBS verdere stappen gezet richting de afgesproken doelstellingen, al blijft bijkomende groei in de komende jaren noodzakelijk.

De uitbreidingen zijn gericht op zowel vrijetijdsverplaatsingen als op de verbetering van de dagelijkse pendel. De extra late treinen en het versterkte IC-aanbod in het weekend spelen in op de groeiende vraag naar flexibele verplaatsingen in de vrije tijd. Tegelijk werd het voorstedelijke aanbod op weekdagen rond de grote steden verder uitgebouwd, met hogere frequenties en bijkomende spitsstreinen, wat een duidelijke meerwaarde betekent voor woon-, werk- en schoolverplaatsingen.

Lorsque la SNCB réalise les études d'amélioration de son plan, elle les soumet à Infrabel. En parallèle, cette dernière l'informe de ses grands chantiers prévus pour les trois ans à venir, conformément aux procédures officielles. De la sorte, une planification conjointe est rendue possible, tout comme l'ajustement du plan de transport. Des concertations systématiques sont menées pour définir des périodes d'exécution, éviter la concomitance des chantiers et chercher d'autres solutions. Cette coordination est encadrée par la réglementation européenne.

Quand cela est possible, des interventions sont programmées de nuit, le week-end ou durant les fêtes, démontrant ainsi une approche proactive pour préserver la robustesse. La SNCB retire systématiquement toutes les études qui se révèlent incompatibles avec l'infrastructure, que ce soit en raison de travaux majeurs ou par manque de capacités dans des zones denses. Les projets retenus sont donc toujours compatibles avec la capacité du réseau, même si cela implique parfois une circulation moins rapide. Toutefois, l'ensemble du réseau est entretenu par Infrabel, qui organise plus de 5 000 chantiers par an. Enfin, il convient de rappeler que ces travaux sont indispensables pour garantir la sécurité, la fiabilité et l'évolution du réseau.

Madame Schlitz, comme vous le savez, Infrabel entreprend depuis plusieurs années une grande modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. Ce projet, débuté en 2007, dure depuis près de vingt ans et s'appuie sur la reconstruction intégrale de l'ensemble des lignes ferroviaires. Pour ce faire, Infrabel travaille avec de grandes sections où le trafic ne circule que sur une voie, au lieu de deux, la deuxième voie étant complètement détruite et reconstruite. Cette organisation de services à voie unique a permis de maintenir un service de trains sur la ligne pendant ces vingt années de travaux au prix de ralentissements. Les trains roulent, certes, plus lentement dans les zones de chantier et d'instabilité horaire.

Depuis la mi-décembre 2025, la chantier d'Infrabel a changé de phase. La rénovation des voies entre Ciney et Haversin et entre Grupont et Hatrival, commencée en 2022, est à présent terminée. Infrabel commence la rénovation des infrastructures entre Haversin et Marloie ainsi qu'entre Rochefort, Jemelle et Grupont. Cette phase de chantier va durer jusqu'en 2029. Cela signifie en parallèle que les trains circulent de nouveau sur deux voies dans les zones de chantier terminé, mais ne circulent plus que sur une voie sur les deux nouvelles zones en chantier. Cette modification profonde des infrastructures pour les trois années à venir se traduit par des adaptations majeures des horaires, tant sur l'IC Bruxelles-Luxembourg que sur l'omnibus Ciney-Marloie-Libramont.

C'est cette modification de la zone de chantier qui explique la rupture de correspondance en question. La SNCB indique n'avoir aucune volonté de nuire à telle ou telle ligne de son réseau.

Au contraire, l'offre dans la province de Luxembourg n'a cessé d'augmenter depuis 2017, avec notamment le passage d'un train toutes les deux heures à un train par heure sur la ligne Libramont-Virton-Arlon. Toutefois, compte tenu des nouvelles contraintes induites par le chantier évoqué ci-dessus, il n'est pas possible de conserver la correspondance à Libramont. La modification de l'horaire du train Libramont-Virton-Arlon a également été étudiée, mais la correspondance à Libramont ne pouvait être maintenue qu'au prix d'une rupture de correspondance à Athus vers Luxembourg et d'une réduction importante du temps de correspondance à Arlon vers Luxembourg.

À l'analyse des titres de transport et des déplacements, les correspondances de la Gaume vers le Grand-Duché ont été privilégiées par rapport à celles via Libramont. Au départ de Virton, outre les

solutions ferroviaires impliquant de longues correspondances ou un temps de parcours important, il existe également une alternative multimodale avec la ligne de bus 33 du TEC, qui permet de relier Virton et Saint-Mard à la gare de Marbehan, où des correspondances sur les trains IC vers Namur et Bruxelles sont organisées en neuf minutes. Le bus 33 circulant sept jours sur sept, y compris pendant les vacances, peut constituer une alternative efficace en fonction des besoins de déplacement. Au départ de Florenville, le trajet vers Namur est légèrement plus court en effectuant une correspondance à Bertrix sur la relation locale Namur-Dinant-Bertrix-Libramont.

Je note enfin que depuis le 4 janvier 2026, la SNCB a adapté l'horaire d'un train Arlon-Athus-Virton-Libramont le dimanche soir. Cette adaptation du train de 18 h 22 au départ de Virton permet d'optimiser la correspondance à Libramont avec le train IC, même si cela implique parfois des circulations moins rapides en raison de ralentissements dans les zones de chantier ou de correspondances non optimisées en raison d'un manque temporaire de capacité dans certaines gares.

Cette adaptation du train de 18 h 22 à Virton permet d'optimiser la correspondance à Libramont avec le train IC de 19 h 04 vers Namur et Bruxelles et de réduire ainsi les temps de parcours vers Namur, Bruxelles et Louvain-la-Neuve, moyennant une deuxième correspondance à Ottignies, ainsi que vers Liège, moyennant une deuxième correspondance à Namur.

Cette amélioration se fait toutefois au détriment de la correspondance à Athus pour le train en provenance de Luxembourg via Rodange, au départ de Luxembourg à 17 h 20.

Les clients de ce train devront dès lors attendre deux heures la correspondance à Athus, au lieu des cinq minutes initialement prévues. Partir deux heures plus tôt, 15h20 de la gare centrale de Luxembourg, partir deux heures plus tard, 19h20 de la gare centrale de Luxembourg. Ou uniquement pour ceux embarquant à la gare centrale de Luxembourg, voyager via Arlon, moyennant un supplément tarifaire de trois à 4,9 euros selon la classe de voyage choisie.

Si aucune autre solution ferroviaire n'est envisagée jusqu'à présent, compte tenu de l'importance des flux de voyageurs entre la Gaume et le Luxembourg, vous noterez qu'à la fin du chantier de modernisation, la SNCB fournira ses meilleurs efforts pour proposer le plus de correspondances fiables sur l'ensemble de la ligne et aspire également à développer la fréquence de l'offre entre Bruxelles, Namur et Luxembourg, permettant aussi de proposer de meilleures alternatives à l'ensemble de la province.

Cela confirme la volonté de l'entreprise ferroviaire d'attirer toujours plus de voyageurs dans ses trains, y compris en province de Luxembourg. Les extensions du plan de transport de la SNCB concernent toutes les régions et toutes les lignes.

Depuis 2014, la SNCB a développé ses offres transfrontalières vers la France (Maubeuge), vers le Luxembourg depuis Liège et depuis Arlon, vers l'Allemagne depuis Liège et vers les Pays-Bas (Eurocity, Eurocity Direct et Trains des Trois Pays). En parallèle, en dix ans, la SNCB a transformé toutes les offres, toutes les deux heures, en offres horaires hors de la zone travaux Ciney-Libramont. Il n'y a donc plus, en semaine, de lignes pouvant être considérées comme étant sous-desservies.

De NMBS volgt dagelijks de evolutie van de reizigers aantallen, onder meer via de verkorte vervoerbewijzen, de evolutie van de inkomsten en de globale bezettingsgraad van de treinen. In het kader van de evaluatiestudies van het driejaarlijkse vervoerplan stelde de NMBS zich vragen over de relevantie van al haar treinen, zowel diegene die er recent bij zijn gekomen, als diegene die al langer rijden, maar niet meer beantwoorden aan actuele behoeften. De NMBS voert aanpassingen door wanneer dat nodig is. De uitbreidingen van december 2025 zullen aan dezelfde analyse worden onderworpen en, indien nodig, worden herzien of aangepast.

Het station Noorderkempen werd geopend in mei 2009. In iets meer dan 15 jaar is het aanbod daar gefaseerd verbeterd. Aanvankelijk werd het station alleen bediend door een pendeltrein Noorderkempen-Antwerpen-Centraal met een frequentie van één trein per uur. In 2017 werd het station verbonden met Nederland door de reorganisatie van de IC-verbinding Brussel-Amsterdam, die de pendel verving.

Bij die gelegenheid werd een P-trein toegevoegd, waardoor tijdens de spitsuren een halfuurdienst

tussen Noorderkempen en Antwerpen werd aangeboden. Sinds 2023 bedraagt het aanbod in Noorderkempen twee treinen per uur gedurende de hele dag, namelijk één IC-trein Brussel-Nederland per uur en één S35-trein Antwerpen-Noorderkempen per uur. In 2024 werd de IC Brussel-Nederland, een Eurocity, uitgevoerd met comfortabeler en moderner materieel. Bijgevolg is het terecht dat het aanbod in de Noorderkempen in december 2025 niet wordt uitgebreid. Het station heeft de voorbije 10 jaar verschillende verbeteringen gekend en beschikt vandaag over een kwalitatief aanbod van twee rechtstreekse treinen per uur naar Antwerpen en één trein per uur naar Nederland, Brussel en zelfs naar Brussels Airport.

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

Toch ben ik niet tevreden met het antwoord op mijn vraag over station Noorderkempen. Ik begrijp dat dat in 2009 werd geopend en dat de frequentie inderdaad is opgevoerd. Men kan natuurlijk de frequentie op papier wel verhogen, maar als de trein in de realiteit niet rijdt, heeft de reiziger daar niets aan. Wat dat betreft, blijf ik heel fel op mijn honger, want ik ga ervan uit – en u hebt dit net ook bevestigd – dat de noden in de Kempen, en meer bepaald in de Noorderkempen, vandaag niet aan bod zijn gekomen in de gesprekken. Hoe kunnen we het probleem daar oplossen en ervoor zorgen dat het openbaar vervoer in die regio, waar veel mensen dagelijks de trein nemen, weer betrouwbaar en comfortabel wordt?

Laat ik ook positief zijn, want de uitbreidingen in de rest van het land zijn natuurlijk wel positief. Ik kom zelf uit de Kempen en mijn hart ligt daar net iets meer. Ik geef u nog een voorbeeld. Vanuit Antwerpen vertrekt de laatste trein richting Noorderkempen om 21.44 uur. In het weekend in de stad een pintje gaan drinken, is dus voor ons niet weggelegd. Dat is jammer.

Als we spreken over een groeipad en ambities in het openbare dienstcontract, dan moeten die ambities ook merkbaar zijn. We krijgen echter het gevoel dat sommige regio's vooruitgaan, maar andere helaas achterblijven, ook al zijn er de voorbije tien jaar op papier wijzigingen gebeurd. Mensen moeten er opnieuw van overtuigd worden om de trein te nemen. Die groei moet ook voelbaar zijn in een regio zoals de Kempen en dat is vandaag echter helaas niet het geval.

09.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Il est assez décevant d'entendre que les gens vont devoir attendre jusqu'en 2029 pour avoir des conditions de déplacement correctes. Investir c'est important. Effectuer des travaux, c'est pour améliorer le service. J'en conviens. Quand j'entends que les habitants concernés doivent courir entre deux correspondances et que le train leur passe sous le nez avec embarquement terminé, qu'ils doivent alors attendre 61 minutes pour avoir le suivant, je me dis que quelque chose ne tourne pas rond. J'espère que des solutions pourront être trouvées. Je comprends que parfois c'est impossible quand une seule voie est disponible mais cinq minutes d'attente pourraient améliorer la vie de dizaines ou de centaines de personnes. Espérons que la SNCB pourra entendre le désarroi de ces personnes. Trois ans de patience, c'est fort long!

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Alstom en de lokale werkgelegenheid" (56011532C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom Brugge" (56011544C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagen bij Alstom in Brugge" (56011571C)
- Achraf El Yakhoulfi aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geloofwaardigheid van het Belgische beleid en de betrokkenheid van CAF bij het Light Railproject" (56011988C)

10 **Questions jointes de**

- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Alstom et l'emploi local" (56011532C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements chez Alstom à Bruges" (56011544C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les licenciements annoncés chez Alstom à Bruges" (56011571C)
- Achraf El Yakhoulfi à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La crédibilité de la politique belge et l'implication de CAF dans le projet du Jerusalem Light Rail" (56011988C)

10.01 **Annick Lambrecht** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Vooruit heeft de ambitie om van België een land te maken dat vooroploopt en de beste en comfortabelste treinen heeft. Ons land is een fietsland, maar wij willen dat het ook een treinland wordt. We moeten ons treinmodel willen exporteren, letterlijk en figuurlijk. De overheid heeft daarin een grote rol te spelen, maar kan dat niet alleen. Ze heeft nood aan samenwerking met het bedrijfsleven, zoals met treinbouwers, bijvoorbeeld Alstom uit Brugge.

Jammer genoeg – ik zit hier voor de zoveelste keer omdat het een Brugs bedrijf betreft – gingen bij Alstom onlangs 150 jobs verloren. De reden is dat de NMBS hier liever Spaanse treinen wil laten rijden dan Belgische. Die 150 ontslagen zijn nog steeds niet verteerd. Dat ligt velen zwaar op de maag, zeker de werknemers en hun families van Alstom in Brugge.

Wat zult u in de toekomst doen om ervoor te zorgen dat de NMBS veel meer samenwerkt met Belgische treinbouwers, zoals Alstom?

In het verleden gaf u aan dat u de manier van openbare aanbestedingen wilt wijzigen, dat u lokale tewerkstelling veel meer wil laten spelen. Hebt u daarvoor al een oplossing gevonden? U zei dat u daarover ging praten met de premier. Dat zei u in antwoord op een vraag van mij op 10 maart.

Hebt u inspiratie gevonden bij andere EU-landen? Hoe pakken zij dit aan? Zij laten immers wel de lokale sector meegenieten bij openbare aanbestedingen. In Frankrijk rijden Franse treinen, in Duitsland Duitse treinen. Hebt u al inspiratie, zodat we ook in België met Belgische treinen kunnen rijden?

10.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Collega Lambrecht heeft de problematiek heel goed geschetst. Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister,

Op 10 december raakte bekend dat treinbouwer Alstom in Brugge van plan is om 150 vaste medewerkers te ontslaan. Die aankondiging werd gedaan tijdens een bijzondere ondernemingsraad. In de berichtgeving wordt daarbij een rechtstreeks verband gelegd met de grote NMBS-aanbesteding die eerder dit jaar werd toegewezen aan CAF. Volgens de vakbonden is het wegvallen van die bestelling een belangrijke factor in de beslissing van het bedrijf.

Ik heb hierover de volgende vragen voor mijnheer de minister:

Wat is uw reactie op de ontslagen bij Alstom?

Bent u van mening dat bij toekomstige grote NMBS-aanbestedingen, binnen de Europese regels, ook

elementen zoals lokale tewerkstelling of lokaal onderhoud sterker kunnen of moeten meegewogen worden?

Zijn er vandaag nog lopende bestellingen of contracten van de NMBS bij Alstom die door deze aangekondigde herstructurering mogelijk in het gedrang kunnen komen?

Had u hierover reeds contact met de NMBS en/of Alstom, en werden er afspraken gemaakt over de continuïteit van levering en onderhoud van rollend materieel?

10.03 **Frank Troosters** (VB): Ook ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De Franse treinbouwer Alstom is van plan om in Brugge 150 vaste medewerkers te ontslaan. Dat heeft de directie bekendgemaakt tijdens een bijzondere ondernemingsraad. Er werken 585 mensen bij Alstom Brugge. Er zijn veel te weinig orders om iedereen aan het werk te kunnen houden.

Acht de minister het mogelijk dat het niet toewijzen van het mega-order voor nieuwe AM30-treinstellen aan Alstom een rol heeft gespeeld in de aangekondigde ontslagen bij Alstom in Brugge? Had een eventueel aanwijzen van Alstom als voorkeuronderhandelingspartner de werkgelegenheid daar beter kunnen beschermen?

In zijn antwoord op mijn mondelinge vraag met referentie 56010088C over de bestelling van dubbeldektreinen door Eurostar gaf de minister aan voorstander te zijn van een herziening van de regelgeving om na te gaan of daar criteria in kunnen opgenomen worden die rekening houden met de lokale economische gevolgen voor de industriële ontwikkeling en de werkgelegenheid met inachtneming van de Europese regelgeving. Kan de minister duiden hoe hij dit concreet ziet? Welke stappen of initiatieven heeft hij in die zin al genomen of zal hij nog nemen?

Zal de minister nog initiatieven nemen om de aangekondigde ontslagen bij Alstom in Brugge te verijdelen? Zo ja, welke?

10.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Zoals ik reeds in de plenaire vergadering heb gezegd, kan de federale regering de beslissing over de bestelling van de meer dan dertig treinstellen niet herzien. De beslissing werd immers niet genomen door de federale regering, maar door de raad van bestuur van de NMBS, een autonoom overheidsbedrijf. Het behoort niet tot mijn bevoegdheid, noch tot die van de regering, om in te grijpen in een lopende of reeds afgeronde gunningsprocedure van de NMBS. De NMBS heeft CAF als voorkeursbieder aangewezen na afloop van een zorgvuldig uitgevoerde openbare aanbestedingsprocedure.

Over de grond van uw vraag wens ik bijzonder duidelijk te zijn. De NMBS mag geen enkel voordeel toekennen aan lokale of nationale productie, in welke vorm dan ook, om een inschrijver een hogere score toe te kennen, bijvoorbeeld omdat productie in België de ontwikkeling van lokale knowhow of het behoud van werkgelegenheid in eigen land zou garanderen. De plaats van productie vormt een discriminerend gunningscriterium en is strijdig met het Europese recht, met de internationale verplichtingen van België en met de fundamentele beginselen van het aanbestedingsrecht. De rechtspraak is op dat punt duidelijk, eenduidig en constant.

De NMBS heeft specifieke aandacht besteed aan de betrokkenheid van de inschrijver bij de exploitatie van het tramnetwerk in Jeruzalem, en in het bijzonder in de door de staat Israël bezette gebieden in Oost-Jeruzalem, bij de toekenning van de opdracht en heeft een grondige analyse uitgevoerd met betrekking tot het toepasselijke recht en de rechtspraak over de mogelijke gevolgen voor de toekenning. Dat gebeurde in het kader van de naleving van de verplichtingen van de inschrijver tegenover de opdrachtnemer. Het besluit van de analyse is dat er geen solide rechtsgrondslag bestaat om de opdracht van de MR30 niet toe te kennen aan de voorkeursbieder. Dat besluit doet uiteraard geen afbreuk aan de duidelijke en constante positie van de Belgische regering tegenover de bezetting van de staat Israël en de noodzaak van volledige naleving van het internationale recht, zowel in het Midden-Oosten als elders in de wereld.

Op vrijdag 19 december besliste de raad van bestuur van de NMBS, naar aanleiding van een Europese aanbesteding die in december 2022 was uitgeschreven voor de aankoop van nieuwe motorwagens, om de raamovereenkomst toe te wijzen aan constructeur CAF. De raad gaf een mandaat voor een

eerste bestelling ter waarde van 1,7 miljard euro, voor de levering van 180 nieuwe motorrijtuigen, goed voor 54.000 zitplaatsen. Conform het contract worden de eerste rijtuigen in 2030 in dienst genomen. De raamovereenkomst met CAF betreft een bestelling van in totaal maximaal 170.000 zitplaatsen en heeft een duur van 12 jaar. Intussen is ook de standstillperiode afgelopen en werd er geen beroep ingediend tegen de beslissing.

Over het thema van lokale werkgelegenheid hebben we al vaker gedebatteerd. De NMBS mag geen voordeel toekennen aan lokale productie in welke vorm dan ook om een betere score toe te kennen aan een inschrijver om bijvoorbeeld een bepaalde lokale productie, ontwikkeling van kennis of jobs bij een lokaal bedrijf te garanderen. De plaats van productie zou een discriminerend gunningscriterium zijn en is daarmee in strijd met het Europese recht. Dat geldt overal in de Europese Unie.

Het is cruciaal dat de beslissing tot gunning is genomen, aangezien de NMBS, wil zij haar openbare dienstverlening bestendigen en verder uitbouwen, conform het openbardienstcontract tussen de overheid en de NMBS, nieuwe treinen moet kunnen bestellen. In het belang van de reiziger moet oud materieel met alle bijhorende uitdagingen nu eenmaal worden vervangen door nieuwe treinen die voldoen aan de modernste eisen op het gebied van betrouwbaarheid en comfort.

De laatste levering van dubbeldek M7-rijtuigen is gepland eind 2026, waarna nog aanpassingswerken plaatsvinden aan een aantal reeds geleverde M7-rijtuigen. Hiervoor heeft Alstom aangegeven voldoende medewerkers te werk te stellen. De CEO van de NMBS ontving op donderdag 11 december een brief van de heer Frédéric Wiscart, voorzitter van Alstom France-Belux, waarin Alstom bevestigt dat alle contractuele verplichtingen van het M7-project volledig zullen worden gerespecteerd.

U vraagt of er een verband is tussen het feit dat Alstom het MR30-contract niet binnenhaalde, en de aangekondigde ontslagen in Brugge. Een vakbondsvertegenwoordiger verklaarde in de pers dat de tewerkstelling op de site van Brugge volgens de directie van Alstom geen rechtstreeks verband zou houden met het specifieke NMBS-contract. Dat heb ik eerder ook al gezegd. Ik betreur uiteraard ten zeerste de aangekondigde ontslagen en de onzekerheid die dat voor de betrokken werknemers veroorzaakt. In dat kader zal ik persoonlijk de directeur van de site van Alstom in Brugge ontmoeten, met bijzondere aandacht voor de lokale industriële situatie, de tewerkstelling en de toekomstperspectieven van de vestiging.

Ik heb woensdag ook een ontmoeting georganiseerd met CAF om, volledig binnen het reglementaire kader, mogelijkheden tot economisch partnerschap te onderzoeken, zodat de spoorweg- en engineeringexpertise in België kan worden benut en verder ontwikkeld. Ik vond het aangewezen eerst CAF te ontmoeten en nadien de verantwoordelijken van Alstom in Brugge te spreken.

Met het oog op de toekomst heb ik bij de eerste minister aangedrongen om bij toekomstige hervormingen van de Belgische en vooral de Europese regelgeving inzake overheidsopdrachten meer aandacht te hebben voor de ontwikkeling van industriële capaciteit, knowhow en innovatiekracht in Europa zelf, evenals voor de globale milieu-impact van productieketens en voor de bevoorradingszekerheid. Op al die vlakken is een meer gecoördineerde Europese aanpak cruciaal. Zo'n aanpak moet het Europese concurrentievermogen versterken om competitieve bedrijven op Europese bodem te behouden en het risico te vermijden dat rollend materieel voortaan uitsluitend in China zou worden gebouwd. We zien nu al dat Zweden materieel van Alstom heeft aangekocht dat in China wordt geproduceerd.

Tegelijkertijd werkt de eerste minister in het vigerende Europese regelgevingskader aan een hervorming van de Belgische wetgeving inzake overheidsopdrachten. Met andere woorden, zoals ik mijn collega's al herhaaldelijk in de Europese Raad heb gezegd, ofwel hebben we in Europa een sterke industrie die een Europese trein kan bouwen, ofwel bestaat het risico dat we binnen tien jaar, zoals Zweden heeft beslist, op ons grondgebied Chinese treinen zien rijden. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Ik ben ervan overtuigd dat de drie grote spelers, CAF, Alstom en Siemens, er alle belang bij hebben om beter samen te werken aan een Europese spoorindustrie.

10.05 Annick Lambrecht (Vooruit): Mijnheer de minister, ik schrik er toch van dat de NMBS zomaar eventjes 70.000 euro spendeert aan een optreden van Lady Gaga, maar geen voordeel mag toekennen aan nationale productie of werkgelegenheid. Ik vind dat een schande en velen met mij, mijnheer de minister.

De herhaalde stelling dat de NMBS geen lokale tewerkstelling mag bevoordelen, kan ik enkel aanvaarden als Frankrijk evenmin kiest voor Franse treinen en Duitsland voor Duitse treinen. Ik heb het hier vandaag niet over China; dat is een ander debat. Het gaat hier om een Spaans bedrijf, met andere woorden om een Europees bedrijf. U zegt dat u met uw collega's samenkomt in de Europese Raad. Dan moet u toch aankaarten dat de ene Europese collega een order afsnoept van een andere, terwijl het order bovendien nog eens 100 miljoen euro duurder en kwalitatief nagenoeg gelijkwaardig is.

Ik leg mij daar niet bij neer en velen met mij evenmin. U geeft aan dat er een hervorming van de Belgische wetgeving inzake overheidsopdrachten op stapel staat. Ik hoop dat van harte en ik hoop dat de lokale economie daarin een zeer grote rol zal spelen. Onze bedrijven hebben zuurstof nodig. Als orders voor Belgische bestellingen zomaar naar andere Europese landen verdwijnen en de NMBS blijft volhouden dat zij niets kan doen, dan kunt u zich daar als toezichtsminister toch niet bij neerleggen.

We horen voortdurend dat Vlaanderen en België de economie willen ondersteunen. Dan moet die ondersteuning in de eerste plaats gebeuren via Europese overheidsopdrachten. Het is geen boodschap voor de mensen van Alstom in Brugge dat de NMBS niet kan. Het is hier duidelijk geworden dat de NMBS niet wil. Ik zal hierover vragen blijven stellen, samen met vele collega's van andere partijen, en dat is positief. We zullen ons nooit neerleggen bij een dergelijke gang van zaken.

10.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke en uitgebreide antwoord.

Ik begrijp uiteraard dat de Europese aanbestedingsregels niet van vandaag op morgen aangepast kunnen worden. Dat kunnen we ook niet vanop onze banken hier beslissen. Dat neemt echter niet weg dat het bijzonder jammer is. Het is moeilijk uit te leggen dat de lokale tewerkstelling vandaag geen rol kan spelen bij zulke grote NMBS-aanbestedingen, terwijl de gevolgen hier in ons land wel degelijk voelbaar zijn. De regels kunnen vandaag niet veranderd worden, maar we hopen wel dat ze in de toekomst bekeken kunnen worden, zeker als dat betekent dat we de jobs in ons land kunnen behouden.

10.07 Frank Troosters (VB): Vooreerst, mevrouw Lambrecht, het is Infrabel en niet de NMBS, die 70.000 euro uitgaf voor een concert van Lady Gaga.

Laat ik terugkeren naar het onderwerp. Mijnheer de minister, ik krijg van u nu dezelfde antwoorden als na mijn interpellatie over de bestelling van de rijkswagens in december. De essentie van het verhaal is natuurlijk het volgende. De politiek zegt dat men niets kan doen aan wat daar beslist werd en de NMBS zegt hetzelfde. Er wordt dan verwezen naar regelgeving. In andere landen is men echter alerter en inventiever met betrekking tot die regelgeving. Daar kan men wat wij niet kunnen. Ik kijk vooral naar de politieke partijen met vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de NMBS. Zoals ik in december al zei, lagen die te slapen. Ze zijn niet alert geweest, waardoor er nu een contract is met het Spaanse CAF.

Dat er geen rechtstreeks verband is met de ontslagen, dat betwijfel ik ten zeerste.

Ik hoor wel twee belangrijke zaken. U zult de regelgeving herbekijken en onderzoeken wat er binnen de wettelijke kaders, die gerespecteerd moeten worden, kan. Tevens wilt u streven naar samenwerking met CAF. Ik heb in december ook al mijn hoop erover geuit dat door samenwerking een aantal jobs bij Alstom in Brugge gered kunnen worden. Ik kijk dan ook vol verwachting uit naar mogelijke initiatieven van uwentwege.

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

11 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Herhaalde incidenten met substanties op treinsporen en de mogelijke veiligheidsrisico's" (56011609C)

11 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les incidents répétés dus à des substances sur les voies et les risques de sécurité éventuels" (56011609C)

11.01 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, in de voorbije maanden werd op verschillende tijdstippen in en rond het spoornetwerk van Antwerpen een vette, olieachtige substantie vastgesteld. Het ging om een gladde filmlaag die zich op de rails had vastgezet. Er werden stalen genomen door Infrabel om na te gaan hoe de materie is samengesteld, maar ook hoe die daar was terechtgekomen.

Het vervuiling heeft zich herhaaldelijk voorgedaan, wat tot langdurige en grootschalige hinder heeft geleid, waarbij er ter plaatse manueel met ontvetters en hogedrukstoom moest worden gereinigd. Dat heeft op het netwerk geleid tot heel wat omleidingen, vertragingen en geschrapte treinen.

Mijnheer de minister; ik heb daarover een aantal vragen. Ten eerste, kunt u toelichten wat de materie juist inhoudt? Wat zijn de resultaten van de stalen die door Infrabel werden genomen en hoe zijn die op het spoornetwerk terechtgekomen?

Ten tweede, ziet u die incidenten als louter accidenteel, aangezien het zich toch wel herhaaldelijk op verschillende tijdstippen heeft voorgedaan? Denkt u dat er ook kwaad opzet of sabotage in het spel zou kunnen zijn?

Ten derde, zijn er bijkomende veiligheidsinspecties of maatregelen voor bijkomende monitoring afgesproken of opgestart om zulke incidenten in de toekomst te vermijden?

Ten vierde, dit is misschien een worstcasescenario, maar ik denk dat we niet naïef mogen zijn. Met het zicht op de recente drone-incidenten rond de strategische infrastructuur, werd er met de NMBS of Infrabel besproken of er specifieke voorzorgs- of beveiligingsmaatregelen moeten worden genomen om soortgelijke risico's voor het spoorverkeer te beperken? Wordt hieraan een systematische detectie gekoppeld of ervaart u dit eerder als accidenteel?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de laboratoriumresultaten van de twee recente stalen zijn juist binnen. Ze moeten echter nog grondig geanalyseerd worden om na te gaan of er overeenkomsten bestaan tussen beide substanties. Op dit moment wordt geen enkele piste uitgesloten. Het kan gaan om twee toevallige gebeurtenissen in dezelfde regio, om een mogelijk spoor van smeervet afkomstig van treinstellen of om kwaad opzet.

In functie van de verdere analyse hopen we gelijkaardige elementen te identificeren die een verband kunnen verduidelijken en potentiële oorzaken kunnen helpen uitsluiten. Voorlopig kunnen we echter geen definitieve uitspraak doen.

Infrabel hecht bovendien groot belang aan veiligheid en aan de bescherming van zijn kritieke infrastructuur, materieel en informatie. Er zijn reeds diverse maatregelen van kracht, zoals de verhoogde inspectie van spoor, wissels en bovenleidingen en de permanente paraatheid van interventieteams, om snel te kunnen reageren bij incidenten. De bestaande veiligheidskaders, samen met initiatieven inzake cyberveiligheid en continue monitoring, illustreren dat Infrabel structurele maatregelen treft om intrusies en risico's voor gevoelige infrastructuur te beperken.

Infrabel experimenteert momenteel met het gebruik van drones om een veiligheidskader uit te werken. Die drones kunnen instaan voor een geautomatiseerd detectiesysteem dat dergelijke fenomenen opspoor. Infrabel vraagt de nodige vluchttoelatingen aan bij het DGLV en rolt stapsgewijs de capaciteit uit, rekening houdend met de geldende luchtvaartreglementering.

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

Het doet mij plezier en geeft mij wat vertrouwen te horen dat er een heel gamma aan maatregelen bestaat om de veiligheid te garanderen en dat er zowel preventief als reactief wordt gewerkt.

Het baart mij echter wel zorgen dat er nog verder onderzoek moet worden gedaan naar de substanties en de oorzaak van hun aanwezigheid op het spoornetwerk. Misschien kunt u ons daarover op de hoogte houden. Als de resultaten gekend zijn, dan wil ik daarover zeker worden geïnformeerd, om alle bezorgdheden daaromtrent te kunnen wegnemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011607C van mevrouw Meunier is omgezet in een schriftelijke vraag.

12 **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Flankerende mobiliteitsmaatregelen bij de werken aan de Antwerpse premetro" (56011610C)**

12 **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les mesures en matière de mobilité dans le cadre des travaux au prémétro d'Anvers" (56011610C)**

12.01 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, met deze vraag blijven we in de omgeving van Antwerpen. Het gaat meer bepaald over de geplande renovatiewerken aan de Antwerpse premetrotunnel onder de Schelde. Die zullen een langere periode in beslag nemen en een grote impact hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen. Bovendien heeft de vaststelling van asbest, bij inspecties, een nog grotere impact op het tijdschema van de werken.

Tegelijkertijd vervult de premetro een cruciale rol voor het woon-werkverkeer en de algemene bereikbaarheid van Antwerpen. Heel wat pendelaars zullen daardoor worden getroffen en er leeft veel bezorgdheid bij de omwonenden over de vraag of ze tijdig op het werk zullen geraken en zich zullen kunnen verplaatsen.

Er werd een voorstel gelanceerd met betrekking tot te betalen stationsparkings. De parking aan bijvoorbeeld het station van Beveren staat sinds de invoering van het betalend parkeren grotendeels leeg. Een mogelijke oplossing voor dat tijdelijke mobiliteitsprobleem kan erin bestaan om parkings zoals die aan het station van Beveren tijdelijk gratis te maken om pendelaars en reizigers ervan te overtuigen om gebruik te blijven maken van het openbaar vervoer, want dat kan een tijdelijke stimulans zijn.

Mijnheer de minister, welke inschatting maakt u van de mobiliteitsimpact van de sluiting van de premetro? Overweegt u flankerende maatregelen in te voeren?

Bent u bereid om het voorstel te overwegen om betalende stationsparkings tijdelijk gratis te maken tijdens de werkzaamheden?

Ziet u oplossingen in een samenwerking tussen De Lijn, de NMBS, Infrabel en eventueel de lokale besturen om een gecoördineerd pakket aan mobiliteitsoplossingen aan te bieden en te verzekeren?

12.02 **Minister Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Gielis, in het licht van de geplande werken aan de premetrotunnel onder de Schelde in Antwerpen, waarbij vanaf mei 2026 gedurende een periode van meerdere maanden geen trams zullen rijden tussen linkeroever en rechteroever, heb ik overleg georganiseerd met de diverse betrokken overheden en bedrijven teneinde maatregelen uit te werken om de mobiliteit in de regio te waarborgen.

Op mijn vraag om het treinaanbod aan te passen om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken, is de NMBS met verschillende oplossingen gekomen. Een van de belangrijkste oplossingen in dat mobiliteitsplan is de tijdelijke heropening van een treinstopplaats aan Antwerpen-Linkeroever. Die maatregel wordt genomen in samenwerking met de NMBS en Infrabel en moet dienen als alternatief voor de reizigers die normaal gezien gebruikmaken van tramlijn 3. Tijdens de weekdays zullen er in beide richtingen twee treinen per uur stoppen in Antwerpen-Linkeroever, een S34-trein en een IC-trein van De Panne via Gent naar Antwerpen. In het weekend is dat één S34-trein per uur. Tijdens de weekdays van de zomervakantie 2026 zal er één IC-trein per uur halthouden.

Daarnaast wordt ook de capaciteit van de S34-trein verhoogd tijdens de ochtend- en avondspits. De S-trein zal van 82 naar 560 zitplaatsen gaan, wat een verdubbeling betekent. Die trein bedient onder meer

Melsele, Zwijndrecht en Antwerpen-Zuid en volgt vanaf Melsele vrijwel het volledige traject van de uitgevallen tramlijn 3, waardoor de overstap voor de reiziger intuïtief en vlot verloopt.

Ook de dienstregelingen worden versterkt. Op weekdays buiten de vakantieperiode zal er een halfuurfrequentie zijn van 06.00 uur tot 23.00 uur, met daarbij een halte in Antwerpen-Linkeroever.

Voor de IC-verbinding zal de amplitude tijdens de zomervakantie uitgebreid worden tot na 22.00 uur.

De bijdrage van de NMBS en Infrabel aan die minderhindermaatregelen werd besproken in het door mij georganiseerde overleg tussen de federale regering, de Vlaamse regering en de stad Antwerpen. De absolute focus lag daarbij op een tijdelijk station Antwerpen-Linkeroever. De piste van gratis parkings maakt geen deel uit van de afspraken.

De opgesomde maatregelen tonen aan dat constructief overleg tot tastbare resultaten leidt. Ze passen in een breder geheel van mobiliteitsoplossingen, zoals de inzet van extra veerboten, pendelbussen of het maximaal beschikbaar houden van de Sint-Annatunnel en een performante informatievoorziening via onder meer Slim naar Antwerpen en de routeplanners van de betrokken operatoren.

Ik geloof dat we aldus een concreet en comfortabel alternatief aanbieden aan duizenden reizigers. Door hinder om te buigen tot opportuniteiten bieden we een antwoord dat niet alleen slim en duurzaam is, maar ook getuigt van vooruitziend beleid.

Met die aanpak wordt niet alleen het mobiliteitsprobleem tijdelijk opgelost, maar wordt ook een belangrijke stap gezet naar een beter bereikbaar en leefbaar Antwerpen. Mocht zich in de toekomst een gelijkaardig probleem voordoen, dan zal ik niet aarzelen om opnieuw de betrokken partijen rond de tafel te brengen om gezamenlijke, op de reiziger georiënteerde oplossingen uit te werken.

12.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, dat zijn heel concrete acties, die hopelijk een antwoord kunnen bieden op het issue dat zich daar zal voordoen. Mijn bekommernis blijft dat het heel sterk moet worden gemonitord. Er moet worden geëvalueerd of de maatregelen voldoende zijn om die duizenden pendelaars tegemoet te komen. Onze suggestie blijft overeind, mensen die problemen zullen ervaren en die het mogelijk als een drempel zien, kunnen worden gestimuleerd door het aanbod van gratis parkeergelegenheid tijdens de werkzaamheden. Indien dat nog kan worden overwogen, zouden we dat ten zeerste waarderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les procédures de délestage de carburant par les avions" (56011745C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incident technique ayant causé un délestage de kérosène d'un avion à Liege Airport" (56011796C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le délestage de carburant d'un avion en région liégeoise" (56011930C)
- Frédéric Daerden à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La procédure de délestage de kérosène d'un avion en région liégeoise" (56012331C)

13 Samengevoegde vragen van

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De procedures voor het lozen van kerosine door vliegtuigen" (56011745C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het technische incident waardoor een vliegtuig kerosine moest lozen bij Liege Airport" (56011796C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de regio Luik" (56011930C)
- Frédéric Daerden aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het lozen van kerosine door een vliegtuig in de Luikse regio" (56012331C)

13.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, le 14 décembre dernier, un Boeing 747 de la compagnie Challenge Airlines, en provenance de Bierset et à destination de New York, a dû effectuer un délestage de carburant au-dessus de plusieurs communes – Crisnée, Awans, Fexhe, Remicourt, Donceel, Saint-Georges et Verlaine – en raison d'un problème technique sur son train d'atterrissage. Selon les estimations, environ 100 tonnes, soit 125 000 litres de kérosène, auraient été larguées, suscitant des inquiétudes parmi les riverains, en raison d'une odeur anormale et des risques environnementaux potentiels.

Bien que cette procédure soit encadrée par la DG Transport aérien et qu'elle vise avant tout la sécurité des vols, elle soulève néanmoins des questions sur les règles en vigueur, leur actualisation, le choix des zones de délestage et les impacts écologiques, mais aussi sanitaires, pour les populations concernées.

Monsieur le ministre, quelles sont les procédures précises prévues par la DG Transport aérien pour le délestage de carburant en Belgique? Comment les zones de délestage du 14 décembre ont-elles été choisies, alors que la réglementation prévoit normalement le largage en mer du Nord, sauf en cas d'impossibilité, comme dans ce cas-ci? Quels sont les risques environnementaux et sanitaires liés au délestage de carburant, notamment en termes de pollution des sols, de l'air et des eaux? Pouvez-vous nous fournir une ventilation des incidents de délestage survenus en Belgique ces cinq dernières années, en précisant pour chacune des zones concernées les quantités de kérosène larguées? Enfin, comment les compagnies aériennes et les pilotes sont-ils sensibilisés et formés aux procédures de délestage? Quelles sanctions sont prévues en cas de non-respect des règles?

13.02 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, mi-décembre 2025, un avion a largué une centaine de tonnes de kérosène au-dessus de plusieurs communes à proximité de Liège Airport. Cette procédure, prévue dans des cas où un ou plusieurs moteurs sont défectueux, s'est déroulée presque immédiatement après le décollage, et donc au-dessus d'une zone habitable et habitée. Les riverains de Grâce-Hollogne, Awans, Crisnée, Remicourt, Donceel, Fexhe-le-Haut-Clocher, Verlaine et Saint-Georges-sur-Meuse ont été touchés par ce *fuel dumping* volontaire. Le fait que l'avion ne se soit pas dirigé vers la mer du Nord, comme le prévoit habituellement la procédure, peut suggérer qu'un problème sérieux a empêché l'avion de prendre l'altitude et la vitesse nécessaires pour se diriger vers la mer. Aujourd'hui, la procédure peut également avoir lieu à un autre endroit en évitant, si possible, les villes, les villages ou agglomérations, ce qui ne s'est donc pas passé ce jour-là.

Combien de procédures de délestage de carburant ont été effectuées ces dernières années? Combien ont eu lieu au-dessus d'une zone habitée? Quels modèles d'avions sont concernés?

Les procédures prévoient de délester le carburant en mer du Nord, sauf si ce n'est pas possible. Dans ce cas, quelles balises existent? En dehors de celles mentionnées, peut-on envisager d'interdire le délestage au-dessus d'une zone habitée? Quel est l'impact de ces procédures en termes de pollution des sols, de l'eau, de l'air et de la santé pour les habitants des zones concernées? Surtout, lorsque les événements mènent à une telle procédure, ne faudrait-il pas prévoir d'appliquer le principe du pollueur-payeur et donc facturer aux compagnies aériennes la dépollution de ces largages dans les jardins des riverains?

13.03 Frédéric Daerden (PS): Monsieur le ministre, comme cela vient d'être évoqué par mes collègues, mi-décembre, un avion-cargo a largué son kérosène au-dessus de plusieurs communes à proximité de Liège Airport. Cette information a été confirmée par l'aéroport. Le porte-parole a expliqué que cette procédure, appelée délestage de carburant, s'effectuait en cas d'urgence pour réduire la masse de l'appareil afin d'effectuer un atterrissage immédiat. Après avoir effectué des rondes au-dessus de Grâce-Hollogne, Awans, Crisnée, Remicour et d'autres communes, citées par ma collègue, l'avion a ainsi pu atterrir sans encombre. Nous pouvons nous en réjouir.

Néanmoins, monsieur le ministre, les règles en vigueur ont-elles bien été respectées? Avez-vous analysé le plan de vol précis pour voir les communes liégeoises concernées par cet incident? Quel est le degré de pollution? Quelles sont les procédures pour dédommager potentiellement les victimes de cette pollution? Quelle suite va être donnée à cet incident?

13.04 Jean-Luc Crucke, Le délestage de carburant est une technique qui consiste effectivement à alléger les réservoirs de carburant d'un avion en vol en cas d'urgence. Il peut être décidé par le commandant de bord afin d'alléger l'aéronef lorsque ses performances sont dégradées à la suite d'une panne ou d'un incident technique en vol. Il peut également être mis en œuvre afin de ramener la masse de l'aéronef en dessous de la masse maximale autorisée à l'atterrissage lorsque celui-ci doit intervenir plus tôt que prévu.

En Belgique, les modalités opérationnelles et les principes de conduite figurent dans la publication d'informations aéronautiques AIP (*Aeronautical Information Publication*).

Sauf en situation d'urgence, le largage de carburant doit être réalisé au-dessus de la mer du Nord à une altitude minimale de 10 000 pieds (FL 100), environ 3 km. Tout autre aéronef identifié doit être séparé de l'aéronef procédant au largage d'au moins 10 miles nautiques (10 NM), environ 18 km, horizontalement et ne doit pas se trouver dans son sillage.

En cas d'urgence, le largage de carburant doit, dans la mesure du possible, être évité au-dessus des zones densément peuplées (villes, villages ou agglomérations).

Enfin, le délestage de carburant relève de la responsabilité du pilote, et doit être effectuée conformément aux procédures d'exploitation de la compagnie approuvées par l'autorité de l'aviation civile compétente. Les compagnies aériennes ont l'obligation de signaler un tel incident à leur autorité respective. En application du règlement européen n°376/2014, de tels incidents doivent donc être signalés à la direction générale du Transport aérien (DGTA).

La base de données ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems, le Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation) contient un aperçu de tous les incidents aériens qui doivent être signalés dans le cadre du règlement européen susmentionné, y compris les incidents liés au dépôt de carburant. La DGTA a effectivement reçu des rapports d'incident initiaux sur cet incident, tant de la part du contrôleur aérien Skeyes que de la compagnie aérienne concernée, Challenge Airlines, dans la période requise par la législation.

Conformément au règlement européen, les rapports d'incident signalé sont confidentiels et ne peuvent donc pas vous être envoyés intégralement. Voici néanmoins un résumé du cas du 14 décembre 2025: il s'agissait bien d'un Boeing 747-400 Cargo de Challenge Airlines, au départ de Liège et à destination de New York. Après le décollage de l'aéroport de Liège, le pilote ne parvient pas à rétracter son train d'atterrissage. Il reçoit, de plus, un message d'erreur lié à l'un des systèmes hydrauliques. Il passe en revue toutes les vérifications nécessaires dans cette situation et décide qu'un retour à l'aéroport de Liège est la meilleure option. Comme l'avion est trop lourd pour atterrir avec le réservoir plein, un

délestage de carburant est nécessaire, qui est ensuite coordonné avec les contrôleurs aériens. L'équipage a émis un message d'urgence et sollicité un guidage radar auprès du contrôle aérien, afin de procéder à un délestage de carburant avant un retour à l'aéroport de départ. Le contrôle aérien a donné instruction au pilote de rentrer dans le circuit d'attente à proximité de l'aéroport de Liège, et de monter au niveau de vol, à savoir à 1 800 m d'altitude. À l'issue du délestage, l'avion a pu atterrir en toute sécurité à l'aéroport de Liège.

À ce jour, la DGTA n'a pas encore été contactée par l'autorité environnementale de la Région wallonne concernant cet incident.

Au cours des cinq dernières années, une moyenne d'environ cinq délestages de carburant par an a été enregistrée, dont plus de la moitié ont été réalisés au-dessus de la mer du Nord. En moyenne, un délestage par an est effectué au-dessus du territoire belge. Monsieur Dufrane, concernant votre demande de fournir une ventilation des incidents de délestage survenus en Belgique ces cinq dernières années, je vous propose de vous donner ma feuille avec les résultats. Je pense que ce sera plus simple, sauf si vous souhaitez que je vous les lise, mais il y a deux pages comportant 25 incidents en détail. Je vous les donnerai après, au président également, de manière à ce que cela puisse être joint au rapport.

La raison d'une décharge de carburant est généralement des problèmes techniques de l'appareil qui obligent le pilote à poser l'appareil au sol aussi rapidement que possible. Un rejet de carburant pour des raisons médicales est plutôt exceptionnel. Les compagnies aériennes sont tenues par les normes internationales de prévoir cela dans leurs procédures et de former leurs pilotes pour qu'ils puissent exécuter correctement toutes les procédures, y compris les procédures anormales et d'urgence. Le délestage est donc une technique utilisée en cas d'urgence. La sensibilisation et la formation des équipages se fait dans le cadre des programmes de formation des compagnies et des procédures d'exploitation approuvées et surveillées par les autorités de l'aviation civile.

En cas de non-respect des règles applicables, les suites relèvent des mécanismes de surveillance et de sanction de l'autorité compétente: analyse des rapports, investigation, mesures administratives et éventuelles sanctions selon le cadre applicable, et ce sur la base des éléments factuels rapportés.

Les risques environnementaux et sanitaires d'un délestage dépendent fortement des conditions atmosphériques (la température, le vent et l'humidité), de l'altitude, de la configuration de l'aéronef et des modalités de dispersion.

Afin de limiter l'impact autant que possible par une dispersion et une évaporation maximale, le rejet du carburant doit être effectué en haute altitude et au-dessus de la mer du Nord, sauf en cas d'urgence, comme je l'ai dit. Cette interdiction que vous mentionnez est donc déjà prévue dans la publication d'informations aéronautiques AIP: normalement le carburant d'aviation doit être déchargé au-dessus de la mer du Nord, mais cela ne doit pas – autant que possible – être effectué sur les zones congestionnées des villes, bourgs ou localités.

Bien sûr, personne n'aime appliquer ces procédures ou les voir appliquées, et heureusement, cela arrive très rarement comparé au grand nombre de vols au-dessus de la Belgique.

Il est reconnu internationalement que ces procédures sont nécessaires pour garantir la sécurité. Elles permettent de réduire le poids d'atterrissage au maximum autorisé pour assurer un atterrissage en toute sécurité. Un accident peut également avoir un impact bien plus important.

Les services de la navigation aérienne disposent des trajectoires radar et des informations opérationnelles nécessaires pour gérer en sécurité ce type d'urgence. En revanche, identifier précisément les communes potentiellement concernées par un largage de carburant ne peut pas être déduit du seul plan de vol ou de la seule trajectoire car la dispersion dépend, comme je l'ai indiqué, de nombreux autres facteurs tels que l'altitude, le vent, les conditions atmosphériques ou les paramètres techniques. Elle ne correspond donc pas à une projection en ligne droite. Le cas échéant, ce type d'analyse relève des autorités compétentes en matière d'environnement, sur la base d'éléments techniques et de modèles adaptés, à savoir les régions. Enfin, les mesures réalisées par l'ISSeP (l'Institut Scientifique de Service Public) n'ont révélé aucune indication de pollution des sols dans les communes riveraines de l'aéroport. Pour des informations plus précises concernant l'évaluation

environnementale et sanitaire, je vous invite donc à contacter mes homologues régionaux, qui sont compétents en la matière.

Je rappelle toutefois qu'en cas de violation aérienne, la DGTA peut imposer une amende administrative pour la plupart des infractions aéronautiques, en consultation avec le ministère public. La législation et la procédure figurent au chapitre 3 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ainsi que dans l'arrêté royal du 13 novembre 2009 relatif aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à la réglementation aérienne.

13.05 Anthony Dufrane (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse détaillée et pour toutes les pages que vous allez me transmettre.

Comme nous le savons, les cas de délestage sont rares, mais il est important que les procédures soient suivies. Je suis heureux d'entendre que le protocole mis en place par la DG Transport aérien va dans ce sens. Il est primordial qu'un suivi environnemental soit appliqué conjointement avec les autorités compétentes.

Je suis toutefois un peu étonné qu'il n'y ait pas encore eu de contact ni de retour de la DG Environnement, mais je ne doute pas qu'avec vos bons contacts, votre cabinet prendra peut-être les devants pour établir une communication avec elle.

Je vous remercie encore une fois pour le détail des informations techniques et non techniques fournies. J'en suis ravi.

13.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour cette réponse détaillée, mais je pense qu'aujourd'hui, les riverains ont des inquiétudes concernant le délestage qui a eu lieu.

Une information à leur adresse serait utile, et il faudrait par ailleurs faire tous les efforts possibles pour que cela n'arrive plus. Je compte donc sur vous et sur votre vigilance pour y veiller.

13.07 Frédéric Daerden (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour le caractère détaillé de vos explications.

J'entends que ce type d'incident est heureusement très rare, et que tout cela est analysé notamment par le contrôle aérien qui donne ses instructions.

Il me semble toutefois, la mer du Nord n'étant tout de même pas très éloignée, qu'un avion qui aurait un petit problème de train d'atterrissage pourrait aller délester au-dessus de la mer du Nord plutôt qu'au-dessus de ces villages relativement peuplés. J'entends bien que les nuisances sont apparemment limitées, mais il n'en reste pas moins qu'une grande quantité de carburant a été délestée sur ces villages juste après le décollage. Je reste donc tout-à-fait perplexe par rapport à la décision qui a été prise, et je suppose qu'on en saura plus dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

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

14 Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe koninklijk besluit inzake ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's)" (56011755C)

14 Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouvel arrêté royal relatif aux ultralégers motorisés (ULM)" (56011755C)

14.01 Kjell Vander Elst (Open Vld): Mijnheer de minister, de vele vliegclubs in ons land, onder andere in Vlaams-Brabant moesten lange tijd werken met een koninklijk besluit uit 1999, hoewel dat niet meer up-to-date was door de technologische evolutie, van verduurzaming tot efficiëntiewinsten, van de ultralichte motorluchtvaartuigen, kleine sportvliegtuigjes die vaak voor recreatieve doeleinden worden gebruikt en één à twee personen kunnen vervoeren, en door de opkomst van nieuwe toestellen zoals gyrocopters en ULM-helikopters. Grondig overleg met het DGLV resulteerde uiteindelijk in een breed

gedragen akkoord en een nieuw KB. Nu wachten de vliegclubs echter nog steeds op de uitvoering van een aantal aspecten van dat nieuwe koninklijk besluit. Er is blijkbaar een ministerieel besluit nodig om enkele bepalingen van het nieuwe koninklijk besluit in werking te laten treden.

Wat is de concrete reden waarom dat noodzakelijke ministerieel besluit tot op heden nog niet werd gepubliceerd? Wat is de stand van zaken? Welke timing voorziet u voor de publicatie van dat ministerieel besluit, zodat de vliegclubs hun activiteiten voort kunnen zetten en de nieuwe toestellen de lucht in kunnen conform een wettelijk sluitend kader?

14.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De vertraging bij de publicatie van het ministerieel besluit is voornamelijk te wijten aan de procedurele termijnen die in dit geval van toepassing zijn. Het betreft een aangelegenheid waarbij de drie gewesten moesten worden betrokken, met inachtneming van de overeenkomstige overlegtermijn. We moeten ook toegeven dat het advies aan de Raad van State eerder had kunnen worden gevraagd.

Het dossier bevindt zich momenteel in de fase van adviesverlening door de Raad van State. Het advies werd op 8 december 2025 gevraagd, met een termijn van 60 dagen. Alle andere vereiste adviezen zijn intussen aangevraagd en verwerkt. Het advies van de Raad van State wordt uiterlijk op 8 februari 2026 verwacht. De verdere timing hangt af van het aantal en de aard van de opmerkingen die in het advies worden geformuleerd.

Indien de opmerkingen beperkt blijven, kan het advies relatief snel worden verwerkt. In dat geval lijkt een publicatie van het ministerieel besluit tegen het einde van februari 2026, begin maart 2026, haalbaar.

Ik begrijp dat de situatie tot onzekerheid in de sector leidt en dat verdere vertraging het vertrouwen in het regelgevend kader kan aantasten. Daarom wordt momenteel prioritair ingezet op een snelle maar juridisch zorgvuldige afronding van het uitvoerende ministeriële besluit.

14.03 **Kjell Vander Elst** (Open Vld): Dank u, mijnheer de minister, voor uw duidelijke en eerlijke antwoord.

Het is jammer te horen dat het zo lang heeft geduurd, voordat het advies van de Raad van State werd aangevraagd. Ik noteer nu dat het uiterlijk op 8 februari wordt verwacht. Hoewel het allemaal wat sneller had kunnen gaan, is dat in ieder geval binnen minder dan een maand. Hopelijk zit het ministerieel besluit goed in elkaar, zodat er niet te veel opmerkingen zijn, u het zeer snel zult kunnen publiceren en vliegclubs en recreanten binnen een sluitend wettelijk kader kunnen opereren. Ik heb gehoord dat u het dossier prioritair zult opvolgen en ga ervan uit dat het snel zal gaan. Ik zal het ook blijven opvolgen. Met dat engagement zullen de vliegclubs in Vlaanderen en België alvast tevreden zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011808C van de heer De Smet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol intensif du nord-ouest de Bruxelles" (56011860C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol du nord de Bruxelles" (56012144C)

15 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vele vluchten boven het noordwesten van Brussel" (56011860C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven het noorden van Brussel" (56012144C)

15.01 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, des citoyens bruxellois tirent une nouvelle fois la sonnette d'alarme concernant les nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National.

Les risques liés à ces nuisances sont pourtant déjà connus et étayés: augmentation du stress, troubles

du sommeil, retard cognitif chez les enfants, maladies cardiovasculaires, et j'en passe. Alors que le Médiateur fédéral proposait, il y a quelques mois, un plan global de réduction du bruit, il semble que le gouvernement n'a pas encore avancé, ou ne veut pas avancer, dans cette direction.

Au lieu de progresser et de proposer ce type de solutions, on assiste même, ces derniers mois, de la part du gouvernement fédéral, à une forme de dessaisissement du dossier, puisque je vous ai déjà interpellé sur l'implication de la Région flamande dans l'actionnariat de Brussels Airport. Selon plusieurs collectifs, la situation s'aggrave encore, et ce sont les communes les plus peuplées et les moins favorisées de la Région de Bruxelles-Capitale qui seraient les plus touchées: Molenbeek, Schaerbeek, Koekelberg, Jette, Bruxelles-Ville ou encore Evere. La problématique de l'usage intensif des routes au-dessus du nord de Bruxelles est, à cet égard, particulièrement interpellante.

L'utilisation de la route RNP 07 est ici indirectement en cause et met en danger la santé et la sécurité de centaines de milliers d'habitants du nord de Bruxelles. Cet été, vous aviez annoncé l'utilisation de cette route comme mesure temporaire, d'urgence, en raison des travaux effectués à l'aéroport de Bruxelles-National. Or, on constate aujourd'hui que la situation s'est aggravée et que l'exception devient la norme.

Monsieur le ministre, quand allez-vous agir pour éviter que la santé des Bruxellois ne se dégrade davantage? Qu'attendez-vous pour enfin soulager leur quotidien et mettre en place un plan équitable pour l'ensemble des Belges? Qu'allez-vous faire pour faire respecter les différentes décisions de justice en la matière? Quand allez-vous prendre des décisions pour soulager les habitants du nord de Bruxelles et prendre des mesures contre l'utilisation de la RNP 07, afin qu'elle ne devienne pas une route définitive?

15.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, les chiffres provisoires indiquent que 1 287 atterrissages ont été effectués sur la piste 07L au cours du mois de décembre, représentant 16 % du total des arrivées.

L'augmentation du nombre d'atterrissages via la route RNP 07L s'explique principalement par des conditions météorologiques. Ces derniers mois, les vents dominants provenant du nord et du nord-est ont été fréquents. L'utilisation quasi exclusive de la route RNP 07L, certains jours, est directement liée aux conditions météorologiques, en particulier à la direction et à la force du vent.

Les avions doivent atterrir face au vent, ce qui rend la piste 07L la plus appropriée lorsque les vents proviennent du nord ou du nord-est. L'utilisation de la piste 07L pour les atterrissages demeure exceptionnelle. Cette piste ne fait pas partie du *Preferential Runway System* publié dans l'AIP (Aeronautical Information Publication).

Toutefois, un principe fondamental en aviation consiste à décoller et atterrir face au vent. Dès lors, les pistes 07 doivent être utilisées lorsque les conditions de vent d'est ou de nord-est ne permettent pas l'exploitation des pistes préférentielles. Cette utilisation est nécessaire afin de garantir la sécurité des atterrissages.

En Belgique, les vents dominants sont généralement de secteur ouest, à l'exception des mois de mars, avril et mai, durant lesquels les vents d'est peuvent se manifester plus fréquemment. L'année 2024 a toutefois constitué une exception avec une occurrence limitée des vents d'est au printemps. À l'inverse, en 2025, ces vents ont été dominants au cours des mois de mars et avril et ont présenté un caractère exceptionnel tant en fréquence qu'en intensité au cours de la période allant du 18 au 28 décembre.

En dehors de cette période spécifique du 18 au 28 décembre, qui correspond par ailleurs aux vacances scolaires, l'utilisation de la piste 07L en 2025 a été inférieure à celle observée en 2024. Il convient notamment de souligner qu'aucun atterrissage n'a été effectué sur cette piste au cours du mois de novembre 2025. Les détails mois par mois montrent effectivement que ce mois de décembre 2025 a été exceptionnel avec 16 % d'utilisation de cette piste 07L en raison de cet épisode de vents d'est du 18 au 28 décembre.

Qui plus est, une réglementation européenne impose que chaque piste dispose d'une procédure d'approche RNP. Les pistes 07 étaient les dernières pistes qui ne disposaient pas encore d'une telle procédure, ce qui explique la mise en service et l'utilisation accrue de la route RNP 07L.

Les autorités fédérales sont bien conscientes des nuisances causées par cette approche. Des études sont en cours afin d'identifier et d'évaluer les alternatives à la RNP existante. Depuis de nombreuses années, Skeyes met en œuvre de manière continue des mesures destinées à réduire l'impact environnemental et les nuisances sonores du trafic aérien, tout en garantissant le maintien des plus hauts niveaux de sécurité. Ces mesures incluent notamment la promotion et l'utilisation accrue des opérations de descente continue (*Continuous descent operations* - CDO) qui permettent des profils de vol plus optimisés, caractérisés par une réduction de la poussée du moteur, contribuant ainsi à la diminution de bruit et de la consommation de carburant.

Dans le cas spécifique de la procédure RNP 07L, j'ai demandé à mes services en collaboration avec Skeyes d'examiner les possibilités d'amélioration de cette procédure afin de réduire davantage les impacts environnementaux et les nuisances sonores. La mise en œuvre de ces améliorations est envisagée au cours de l'année 2026. Entre-temps, concernant la *Vliegwet*, fin du mois de décembre, le gouvernement a désigné les représentants du gouvernement qui pourront siéger dans le groupe de travail qui doit également s'adjoindre la collaboration d'experts internationaux. Et j'attends à cet égard également la désignation par les régions de leurs représentants pour que ces travaux puissent débiter.

15.03 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, j'attends avec impatience ce qui sera mis en œuvre en 2026 ainsi que les propositions de Skeyes qui nous permettront de constater qu'il y aura une diminution des nuisances sonores vis-à-vis des riverains de manière générale et pas seulement vis-à-vis des Bruxellois.

Je reste encore un peu dubitatif sur le fait que le vent ait été contraire du 18 au 29 décembre, soit 10 jours d'affilée. C'est un drôle de hasard, mais soit, c'est ainsi. Monsieur le ministre, il faut vraiment travailler à un plan de répartition équitable des vols, de façon à ce qu'on ne doive pas toujours justifier par un intérêt ou une obligation technique le fait qu'on a fait atterrir sur la piste X au lieu de la piste Y. Tant qu'il n'y aura pas un plan de répartition équitable avec une *Vliegwet* consolidée et solide pour tout le monde, il existera toujours une interprétation plus émotionnelle qu'objective.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde spoorstaking" (56011882C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstaking" (56012051C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stakingen bij de NMBS" (56012165C)
- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking bij het spoor eind januari" (56012176C)

16 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève annoncée à la SNCB" (56011882C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail" (56012051C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves à la SNCB" (56012165C)
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève sur le rail fin janvier" (56012176C)

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

De spoorvakbonden hebben het plan om van 26 tot 30 januari te gaan staken. Ze doen dit uit protest tegen de hervormingsplannen van de federale regering. Nadat er in 2025 reeds een record werd gevestigd inzake spoorstakingen lijkt deze betreurenswaardige trend zich verder te zetten in 2026.

Heeft de minister overleg gehad met de spoorbonden over de door hun aangekondigde staking? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, zal de minister trachten hen op andere gedachten te brengen?

Op welke wijze stroken de vele stakingen met de ambitie om meer reizigers naar de trein te leiden?

Welke andere acties zal de minister nog ondernemen om te voorkomen dat de treinreizigers opnieuw het slachtoffer worden van de onenigheid tussen het spoorpersoneel en de federale regering?

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

Mijnheer de minister,

De spoorbonden hebben opnieuw aangekondigd het werk neer te leggen, dit keer van maandag 26 tot en met vrijdag 30 januari. Het zou gaan om een beurtstaking, waarbij bepaalde regio's of beroepsgroepen op afwisselende dagen actievoeren. Na de vele stakingsdagen van het voorbije jaar dreigt het spoorverkeer dus ook in het nieuwe jaar opnieuw ernstig verstoord te worden.

In de media geven de vakbonden aan dat deze acties verband houden met onder meer de stopzetting van statutaire aanwervingen en bredere pensioenmaatregelen. Tegelijk wordt gesteld dat er de afgelopen maanden meerdere gesprekken met u hebben plaatsgevonden, maar dat die geen resultaat hebben opgeleverd.

Ik heb de volgende vragen voor mijnheer de minister:

Wat is de visie van de minister op de aangekondigde spoorstakingen van 26 tot en met 30 januari 2026?

In de media stelt ACOD Spoor dat er de voorbije maanden veel gesprekken zijn geweest, maar dat die niets hebben opgeleverd. Klopt deze bewering, en hoe beoordeelt u het verloop van dat overleg?

Welke initiatieven zal u nemen om te voorkomen dat reizigers opnieuw de dupe worden van vakbondsacties, en hoe zal u erop toezien dat de alternatieve dienstregelingen van de NMBS tijdig, duidelijk en betrouwbaar worden gecommuniceerd?

16.03 **Dimitri Legasse** (PS): Les grèves à la SNCB sont suffisamment importantes et graves que pour en parler. Dans quelques jours, les cheminots partiront à nouveau en grève pour une semaine. Bien sûr, les premiers pénalisés seront les navetteurs, mais ceux-ci se disent compréhensifs face à ces mouvements au vu de la situation des cheminots, dans la mesure où jamais ceux-ci n'ont été aussi durement attaqués par le gouvernement. Vous me direz sans doute le contraire, que vous avez essayé de négocier à plusieurs reprises, et que vous aviez même un préaccord signé. Mais le fait que celui-ci a été refusé par la base est révélateur.

Alors que le train devrait être la colonne vertébrale d'une réelle politique de mobilité, votre gouvernement semble vouloir sans cesse casser une fragile paix sociale – je ne reviendrai pas à cet égard sur la problématique des pensions. Il semblerait que vous refusiez à présent la négociation. Ce n'est pas votre tempérament mais, de guerre lasse semble-t-il, vous avancez maintenant vers les réformes que le gouvernement veut mener. Quelque 675 millions d'économies pour la SNCB, ce qui signifie pour les cheminots une pension moins importante, la fin du statut pour ceux à venir, les pénuries et les problèmes de recrutement, les conditions de travail qui, vous en conviendrez, ne sont pas les meilleures – il y a des métiers plus "confortables", une insécurité quotidienne et un certain climat délétère, notamment au sein de Securail. Dans pareil contexte, on peut comprendre que le rail n'attirera plus beaucoup de candidats. Vous vous disiez adepte du dialogue, avec l'ensemble des partenaires sociaux. Aujourd'hui, on a plutôt le sentiment que vous avez une sorte d'agenda caché – permettez-moi de le dire. Vous voulez réduire le dialogue social à un simple processus de consultation.

Qu'entendez-vous faire rapidement pour ramener la paix sociale – pas avant le 26 janvier sans doute mais au lendemain ou l'avant-veille – au sein de la SNCB? Combien de grèves faudra-t-il encore, subies par les navetteurs, pour que vous rouvriez un dialogue constructif avec les organisations sociales?

16.04 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, la modélisation de la gestion des ressources humaines au sein des chemins de fer belge, approuvée récemment par le Conseil des

ministres sur votre proposition, constitue une étape essentielle pour préparer la SNCB et Infrabel à la libéralisation à venir, tout en garantissant la continuité et la qualité du service public ferroviaire. Dans ce contexte de réforme, un énième mouvement de grève est annoncé sur le rail du 26 au 30 janvier prochain. Cette situation suscite de vives inquiétudes chez de nombreux navetteurs – dont certains collègues, moi-même et vous-même, bien sûr, faisons partie –, qui dépendent quotidiennement du train pour se rendre au travail.

Dès lors, monsieur le ministre, pourriez-vous nous préciser où en est le dialogue social avec les organisations syndicales afin d'expliquer les objectifs de la réforme et de prévenir, autant que possible, des perturbations prolongées pour les usagers? On parle potentiellement de cinq jours de grève fin janvier, ce qui ne s'est plus présenté depuis près d'un an, avec des conséquences importantes.

Deuxième question: quelles mesures sont-elles envisagées pour limiter l'impact de ce mouvement sur les navetteurs et garantir un service alternatif efficace durant la période annoncée? Comment les opérateurs de transport se coordonnent-ils pour proposer des solutions de mobilité alternative, afin d'offrir des options concrètes aux citoyens pendant ces perturbations?

Merci pour vos réponses.

16.05 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, comme je l'ai encore rappelé – et vous avez pu le lire dans la presse ce week-end –, personne ne pourra dire que je n'ai pas tenté de négocier. J'ai signé à deux reprises un accord avec les responsables des syndicats reconnus. Je ne renie rien de ces accords, sachant que, dans une négociation, chacun doit faire un pas. J'étais prêt à défendre ces accords devant le gouvernement. Il est sans doute plus facile pour la base syndicale de dire non – et quand je dis "facile" je mets des guillemets, car je comprends aussi les inquiétudes –, mais ne reprochons pas non plus aux responsables politiques que cela n'a pas abouti alors que les accords étaient bel et bien signés. Et je suis aussi la feuille de route fixée par l'accord de gouvernement.

Ik herhaal het nogmaals. Het stakingsrecht bestaat en moet worden gerespecteerd, maar er waren al stakingen terwijl er nog niets was beslist. Vandaag is er geen onderhandelingsmarge meer mogelijk, omdat de onderhandelingen met de vakbondsverantwoordelijken mislukt zijn. Ik herhaal het nog eens. De genomen maatregelen zijn alleen gericht op de nieuwkomers en niet op de 25.000 werknemers die al in dienst zijn.

We moeten het ideologische debat achter ons laten en de NMBS voorbereiden op 2032. De ons omringende landen hebben dat al voor ons gedaan, zelfs de Fransen die bekendstaan voor hun conservatisme. Alle verzoeningspogingen naar aanleiding van de stakingsaanzeggingen worden optimaal benut om de staking te vermijden, zodat de reizigers in normale omstandigheden van het treinaanbod kunnen genieten.

J'essaie toujours d'obtenir un résultat via le dialogue social, et ce dans les règles définies en concertation avec les syndicats, qui prévoient que, lorsqu'ils introduisent un préavis de grève, ce dernier doit répondre à plusieurs exigences. Comme chaque fois, HR Rail, qui est le gardien de la concertation sociale et qui le restera, va vérifier si un recours doit être introduit contre le préavis.

Zoals voor elke stakingsactie, zullen de NMBS en Infrabel de vastgelegde procedure in het kader van de gegarandeerde dienstverlening lanceren, waarbij de medewerkers die deel uitmaken van de essentiële populatie in het kader van de gegarandeerde dienstverlening en die geacht worden op een of meerdere stakingsdagen een prestatie te verzekeren, uiterlijk 72 uur voor de aanvang van de eerste dag van de staking hun intentie tot staking moeten meedelen. Op basis van die intenties worden alternatieve dienstregelingen opgemaakt, die volgens de gebruikelijke kanalen en timing worden gecommuniceerd.

De alternatieve dienstregeling tijdens de vorige staking heeft reizigers in veel gevallen een betrouwbaar alternatief geboden, binnen de beperkingen van een verminderd aanbod.

HR Rail, la SNCB et Infrabel poursuivent quotidiennement le dialogue social avec les syndicats. Ce sera aussi mon cas. Une nouvelle réunion de médiation est encore prévue avec eux le 14 janvier. La loi du 29 novembre 2017 relative à la continuité des services de transport ferroviaire de personnes en cas de grève est d'application depuis le 27 janvier 2018 en garantissant un service adapté pendant les

périodes de grève. La SNCB et Infrabel la respectent scrupuleusement, de sorte que les trains roulent 365 jours par an, quelles que soient les circonstances.

Quant à la modernisation de la politique RH dans le cadre de la libéralisation du marché ferroviaire, elle me paraît indispensable. Cette évolution est nécessaire pour garantir la continuité opérationnelle et financière d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail à long terme, dans un environnement marqué par la concurrence, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Dans ce contexte, les entreprises concernées ont l'ambition de conclure de nouvelles conventions collectives qui offrent la garantie d'un emploi durable et attrayant. Elles poursuivent quotidiennement leurs efforts en faveur d'un dialogue social constructif avec les syndicats. Je soutiens ces initiatives. En collaboration avec Infrabel, la SNCB me dit élaborer un service ferroviaire alternatif, basé sur le personnel disponible afin d'offrir une solution de déplacement au plus grand nombre de clients possible. Ce service est communiqué au plus tard 24 heures avant chaque jour de grève.

Dans le secteur public, la loi relative à la continuité des services en matière de transport ferroviaire de personnes 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 jour de grève. Troisièmement, en fonction de la disponibilité du personnel, un plan de transport est élaboré et communiqué aux voyageurs 24 heures à l'avance.

Je précise que la SNCB organise, fournit et garantit un service de trains qui dépend des ressources disponibles et, en particulier, du personnel. Elle déploie d'énormes efforts pour mettre en place un service alternatif pour tous ses clients. Lors d'une grève de plusieurs jours, où 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 les voyageurs suivent l'évolution de la situation via les canaux d'information habituels.

Pour conclure, je ne peux que répéter ce que j'ai mentionné plus haut. Je regrette cette semaine de grève qui risque d'impacter la qualité du service offert aux voyageurs, mais je ne veux pas céder devant une pression syndicale qui ne me paraît pas légitime au vu de la concertation qui s'est tenue jusqu'ici et compte tenu des énormes enjeux qui attendent les entreprises ferroviaires et face auxquels elles doivent être en capacité de se préparer.

Je rappelle que la libéralisation du rail en Allemagne a amené à ce que 40 % des lots soient aux mains d'opérateurs non historiques. Et, en France, sur les 13 lots qui ont été attribués, 3 sont aux mains d'un opérateur qui n'est pas historique. Il est plus que temps que l'entreprise se mette à niveau pour affronter 2032. Et, même si c'est la prochaine législature, 2032 c'est, pour moi, demain.

16.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, daaraan heeft de treinreiziger natuurlijk niets. Tijdens de vorige legislatuur, onder de vorige federale minister van Mobiliteit, de heer Gilkinet, was er een recordaantal stakingen. Vorig jaar werd dat record nog eens veel scherper gesteld, met een waanzinnig aantal stakingsdagen. Dit jaar is amper begonnen en we weten nu al dat een volledige werkweek, wat eigenlijk behoorlijk ongezien is, zal gestaakt worden. De vraag die ik mij stel, is wat er daarna nog allemaal volgt.

Enige oplossing tussen de twee kampen is niet in zicht, maar de treinreiziger heeft daaraan geen boodschap. Hij betaalt belastingen en verwacht een correcte en goede dienstverlening. Dat is ook wat we hem moeten geven. Finaal zal het zo zijn – en ik kan dat begrijpen – dat steeds meer mensen die de trein willen nemen, afhaken en zullen kiezen voor alternatieve vervoerswijzen of misschien zullen terugkeren naar de wagen om zich te verplaatsen.

Ik vind dat bijzonder betreuenswaardig en maak mij echt zorgen over hoe dat verder zal evolueren in de loop van het jaar.

16.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het is goed dat u het signaal geeft dat de maat vol is. Vorige overlegmomenten en voorakkoorden zijn telkens op een dood spoor uitgedraaid. Het is duidelijk dat de vakbonden daarvoor niet openstaan. U haalt het aan, staken is inderdaad een recht,

maar vorig jaar werd het stakingsrecht echt wel misbruikt in dezen.

Iedereen zal elke reiziger hiervan weer hinder ervaren, ook nu weer. Op het gekozen tijdstip zullen de studenten het hardst getroffen worden. Zoals de voorzitter zei, uiteindelijk zal dit het vertrouwen ondergraven. Mensen kijken zelfs al niet meer op van stakingen en stappen gewoon over op andere vervoersmiddelen om toch maar op hun werk of examen te geraken. Dat is het jammere van het hele verhaal.

16.08 Dimitri Legasse (PS): Un mouvement ou des travailleurs qui ne paraissent pas légitimes et – vous l'avez dit entre guillemets mais vous l'avez dit quand même – "il est sans doute plus facile pour la base syndicale de dire non", monsieur le ministre, nous ne serons pas d'accord. Nous ne serons vraiment pas d'accord. En plus de cela maintenant, non seulement vous allez avancer, mais vous allez avancer plus vite, puisque l'agenda est revu et qu'on passera à 2026 pour certaines mesures. Cela devient non négociable. Il est désormais à peine question d'une consultation .

Je vous savais ouvert au dialogue, mais là, vous faites la démonstration contraire, même si vous avez essayé. Ce sont vos premiers mots: "J'ai tenté, j'ai signé deux accords, mais je suis la feuille de route fixée par le gouvernement."

Vous pouvez aussi leur dire non. Vous pouvez dire au gouvernement et à vos partenaires que les choses ne sont pas si faciles et qu'il n'est pas si facile que cela pour la base de dire non. Ils ont dit non après réflexion, parce que les mesures sont ce qu'elles sont.

Cependant, vous êtes clair, et vous avez le mérite de l'assumer. Il s'agit d'une réduction des droits des travailleurs. On ne peut pas dire autre chose, même si vous agitez – ce qui n'est peut-être pas un épouvantail – la libéralisation.

Plus de négociation, juste une consultation, et on avance désormais. Voilà le message que vous envoyez aux travailleurs, en leur demandant par ailleurs de réfléchir et de ne pas faire grève dans quinze jours. C'est un peu contradictoire.

Monsieur le ministre, redevenez vous-même. Reprenez votre bâton de pèlerin et retournez à la négociation, s'il vous plaît. C'est moi qui vous le demande, mais je ne sais pas si cela a une quelconque influence.

Je vous remercie déjà.

16.09 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Je comprends bien votre volonté de préparer l'avenir de nos services ferroviaires. Je suis vraiment convaincu de l'intérêt de poursuivre dans cette voie-là. Je déplore donc ces mouvements de grève, même si je les comprends, j'en suis conscient.

Heureusement que le système permet ce service minimum, car je reste persuadé qu'on peut arriver à se déplacer et à s'adapter, surtout dans ces circonstances-là, pour permettre l'utilisation de ces services. Merci pour votre continuation.

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

De **voorzitter**: De vragen met nrs. 56011892C en 56011893C van de heer Bayet werden omgezet in schriftelijke vragen, net als diens samengevoegde vragen met nrs. 56011894C en 56011896C.

De heren Bayet en Foret zijn niet aanwezig voor hun vragen met nrs. 56011895C en 56011954C.

De vragen met nrs. 56011897C, 56011898C en samengevoegde vragen met nrs. 56011899C en 56011923C van de heer Bayet worden eveneens omgezet in schriftelijke vragen.

17 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la statutarisation à la SNCB, chez Infrabel et HR Rail" (56011900C)

17 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de statutaire benoemingen bij de NMBS, Infrabel en HR Rail" (56011900C)

17.01 **Dimitri Legasse** (PS): Faute d'accord – encore – avec les syndicats, vous avez décidé de mettre fin au recrutement statutaire dès le mois de juin prochain. Cette mesure concerne la SNCB, Infrabel et HR Rail. La réaction des syndicats n'a pas tardé, puisqu'une grève d'une semaine est annoncée à la fin de ce mois.

Aujourd'hui, les entreprises ferroviaires comptent environ 25 000 statutaires pour 4 000 contractuels. Contredisez-moi si ces chiffres ne sont pas exacts. Ces statutaires ne constituent-ils pas, finalement, une garantie de fidélité et d'investissement du personnel? Fallait-il vraiment passer en force sur cette mesure si importante, dites-vous, pour l'avenir de nos entreprises? Quelles sont concrètement les économies qui seraient réalisées avec l'abandon de ce dispositif statutarisant? Que comptez-vous économiser en engageant des contractuels plutôt que des statutaires? Quelle flexibilité sera réellement gagnée avec ce passage aux contrats?

Qui dit contractuel dit aussi, potentiellement, une facilité accrue de licenciement. Est-ce là l'objectif poursuivi? Si tel était le cas, j'aimerais que cela soit clairement assumé. On sait également que le taux de syndicalisation est généralement plus faible chez les contractuels. Nous parlons à l'instant de la place des syndicats et je connais désormais le sort que vous leur réservez en termes de consultation plutôt que de négociation. Est-ce là votre véritable objectif? Je ne veux pas le croire.

Ne pensez-vous pas que la recherche de la paix sociale aurait été préférable? Pourquoi avoir, par ailleurs, avancé l'application de ces mesures?

17.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Si l'on remet les choses en perspective, l'accord de gouvernement prévoit explicitement la modernisation de la politique du personnel des entreprises ferroviaires belges. Le gouvernement a annoncé qu'il prendrait les mesures nécessaires à cet effet.

Dans la foulée de cet accord, des rencontres et des concertations ont eu lieu avec les parties concernées, y compris les organisations syndicales. Cette concertation s'est déroulée au printemps 2025 puis a été relancée durant l'été. Ce fut en vain, puisqu'à l'automne, il a fallu constater que le protocole d'accord, pourtant signé par les présidents des syndicats représentatifs, avait été rejeté par la base syndicale. Il s'agit d'un constat, pas d'un reproche.

Comme cela a déjà été déclaré dans la presse, les négociations ont été menées dans un esprit d'équilibre, de responsabilité et de concessions réciproques. Ici encore, il ne s'agit pas d'un reproche à l'égard des représentants syndicaux, avec lesquels les relations sont, pour certains, les plus cordiales.

Les réformes restent néanmoins nécessaires. La contractualisation complète s'impose pour anticiper les échéances européennes. La modernisation est indispensable dans le contexte européen. La Belgique est aujourd'hui le seul pays à maintenir un recrutement statutaire généralisé, ce qui limite la flexibilité et ralentit l'adaptation. À titre de comparaison, la SNCF en France, la Deutsche Bahn en Allemagne et Nederlandse Spoorwegen aux Pays-Bas ont déjà adopté des modèles contractuels. Même en Belgique, les autres opérateurs belges de transports publics, De Lijn, OTW, la STIB, recrutent également uniquement sous contrat et ces mesures n'ont pas toujours été prises par des gouvernements de droite.

En outre, le gouvernement a décidé d'augmenter la cotisation patronale à 38 % à l'avenir, afin de couvrir les coûts de pension du gouvernement pour les nouveaux engagés statutaires. Cette évolution constitue donc une étape essentielle pour garantir à long terme la continuité opérationnelle et financière d'Infrabel, de la SNCB et de HR Rail dans un environnement caractérisé par une concurrence accrue tant au niveau national qu'international.

Le Conseil des ministres a donc effectivement approuvé, le 23 décembre dernier, un avant-projet de loi visant à moderniser la stratégie des ressources humaines au sein des chemins de fer belges. Ce

texte met en œuvre l'accord de gouvernement. HR Rail conservera son rôle d'employeur juridique et de garant du statut, tandis que les entités deviendront entièrement responsables de la gestion décisionnelle des ressources humaines.

La Belgique dispose désormais de moins de sept ans pour adapter son modèle ferroviaire. Ces réformes visent à préserver la pérennité du service public, à maintenir la compétitivité des opérateurs historiques et à préparer efficacement le secteur à la concurrence européenne.

L'avant-projet a été soumis ce jeudi 8 janvier en commission paritaire nationale des chemins de fer belge. Les entreprises ferroviaires ont, à l'occasion de cette réunion de commission paritaire, réaffirmé leur engagement en faveur d'un dialogue social constructif et de conventions collectives garantissant un emploi attractif et durable. On ne peut pas partager l'analyse, compte tenu des nombreux mois de discussions, des engagements pris par le gouvernement et les entreprises ferroviaires, je fais référence à plusieurs protocoles, des intentions exprimées récemment en commission paritaire par ces entreprises par rapport au dialogue social.

Par ailleurs, la volonté derrière la fin du recrutement statutaire est aussi celle d'avoir effectivement plus de flexibilité dans la politique salariale offerte aux agents recrutés contractuellement.

En conclusion, cette décision s'inscrit fidèlement dans l'accord de gouvernement et répond à la nécessité de moderniser la gestion du personnel afin d'assurer à long terme la continuité du service public ferroviaire et la compétitivité d'entreprises dans le cadre européen. Elle ne remplace pas le dialogue social, elle en fixe le cap et crée l'espace pour les conventions collectives ambitieuses à la SNCB, Infrabel ainsi que chez HR Rail, cette dernière conservant son rôle d'employeur juridique.

Ce n'est pas seulement une législation stratégique pour permettre au rail d'être dans des capacités de concurrence du marché en 2032, c'est aussi une bonne règle de gouvernance économique. L'augmentation des cotisations patronales de manière à ce qu'elles soient égales entre le privé et le public, on ne peut pas l'abroger. Les cotisations patronales servent aussi à payer les pensions. À défaut ce seraient entre 100 et 150 millions d'euros qui pèseraient en plus sur les entités. Il n'y a pas beaucoup de citoyens – qu'ils prennent le train ou pas: tout le monde paye la dotation aux entités du rail que sont les entités autonomes et publiques – qui seraient disposés à payer entre 100 et 150 millions en plus pour la SNCB.

Dans les nombreux courriers que je reçois tous les jours de personnes qui veulent travailler dans ces entreprises publiques, à aucune reprise, quelqu'un ne m'a écrit qu'il voulait travailler chez HR Rail, à la SNCB, chez Infrabel, mais à une seule condition, c'est d'avoir un statut. Je n'ai pas eu un seul courrier qui m'en parle. Ce qui est demandé, c'est de pouvoir travailler dans une entreprise publique, autonome, performante et qui, en 2032, puisse garantir à tout le monde, pas seulement aux 25 000 qui garderont leur statut et leur contrat, de pouvoir continuer à avoir une place sur le marché ferroviaire, sous peine de se dire que ce sera l'étranger qui viendra chercher les parts de marché.

17.03 Dimitri Legasse (PS): Vous ne m'avez pas convaincu, monsieur le ministre, mais apparemment, je ne suis pas le seul. Vous essayez de faire croire que flexibiliser l'emploi – le rendre plus instable, plus insécurisant, moins valorisé – est attractif. Je rencontre moi aussi beaucoup de gens car, comme vous l'avez été, je suis municipaliste. Parmi les gens rencontrés, nombreux sont ceux qui cherchent un emploi. Ils sont toutefois un tant soit peu attentifs à la qualité et aux conditions de l'emploi. La flexibilisation – sans même parler de statutarisation – n'est, dans l'absolu, certainement pas plus attractive.

Je n'ai pas eu de réponse quant à savoir pourquoi avoir avancé l'application de cette mesure à juin prochain, si ce n'est qu'il faut anticiper 2032. La mettre en œuvre en 2026 au lieu de 2028 pour anticiper 2032, je ne suis pas sûr de saisir la logique chronologique.

Par ailleurs, dans l'accord de gouvernement figurent un tas d'éléments qui ne figuraient pas dans le programme des Engagés, j'en suis conscient, et vous vous tenez à cette feuille de route. Or vous avez déclaré, tant dans le programme des Engagés que dans l'accord de gouvernement, vouloir doubler l'offre ferroviaire. Je ne suis pas sûr, au risque de faire des liens qui n'en sont peut-être pas à vos yeux, que la fin de la statutarisation et la flexibilisation de l'emploi doubleront l'offre ferroviaire.

Finalement, quel est le résultat de la concertation? Le protocole a été rejeté: alors que vous aviez fait des concessions, la base a dit non. Pourquoi ne pas entendre la base, et pourquoi ne pas aller un peu plus loin dans la négociation? La flexibilisation et la fin de la statutarisation ne rendront pas le travail plus attractif et ne doubleront pas l'offre ferroviaire. Monsieur le ministre, ressaisissez-vous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56011901C van de heer Bayet is omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Questions jointes de

- **Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Les avantages de la combinaison vélo+train" (56011902C)
- **Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "La tarification, le stationnement et la cohérence de la politique de mobilité combinée vélo-train" (56012172C)

18 Samengevoegde vragen van

- **Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De voordelen van de combinatie fiets+trein" (56011902C)
- **Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De tarifiering, fietsstallingen en een coherent multimodaal fiets-treinbeleid" (56012172C)

18.01 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, dans le contexte des grèves annoncées au cours du mois de janvier, certains navetteurs seront probablement tentés de recourir davantage au vélo afin de limiter les désagréments liés aux perturbations ferroviaires. Ces usagers viendront s'ajouter aux 14 % de Belges qui ont déjà fait le choix du vélo pour se rendre sur leur lieu de travail.

Dans le contexte actuel, l'intermodalité est pleinement encouragée, tant pour des raisons écologiques que sanitaires et pratiques.

Bien que la SNCB ait déjà pris des mesures en faveur de la combinaison vélo-train, elle pourrait aller encore plus loin dans la promotion des modes de transport combinés. En effet, pour chaque trajet effectué avec un vélo non pliable à bord du train, le navetteur doit s'acquitter d'un supplément de 3 euros aux heures creuses et de 5 euros aux heures de pointe. Sur une année, cette dépense représente un budget conséquent pour les personnes qui souhaitent combiner régulièrement, voire quotidiennement, le vélo et le train dans leurs déplacements domicile-travail, sans pouvoir, pour diverses raisons, recourir au vélo pliable, qui est heureusement gratuit.

À cela s'ajoutent le manque de places de stationnement pour vélos à proximité des gares, la vétusté de certains aménagements existants ainsi que des problèmes de sécurité. Dans ces conditions, peu de mesures concrètes semblent mises en œuvre pour encourager efficacement les usagers à adopter une mobilité multimodale.

Monsieur le ministre, l'accord de gouvernement prévoit un plan vélo. Des mesures en faveur de la combinaison vélo-train sont-elles envisagées dans ce plan? La SNCB envisage-t-elle la mise en place d'un abonnement spécifique ou d'un système de fidélité permettant aux usagers qui font le choix responsable du vélo de bénéficier, à défaut d'une gratuité, d'un tarif réduit ou d'une diminution de leur budget mobilité annuel? Enfin, si une telle solution tarifaire ne devait pas être envisagée, la SNCB prévoit-elle de moderniser et de sécuriser les infrastructures de stationnement pour vélos, à l'instar de ce qui se fait déjà au niveau local dans certaines communes flamandes, afin de permettre aux usagers de garer leur vélo en toute sécurité lorsqu'ils ne peuvent l'emporter à bord des trains?

18.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Dès le début de la législature et dans le cadre de la préparation du plan d'action fédéral Be Cyclist, j'ai demandé à la SNCB de continuer son engagement à renforcer l'intermodalité vélo-train également dans les gares périphériques. Pour ce faire, elle travaille activement au déploiement de parkings vélos sécurisés et couverts avec un objectif de 100 gares équipées de dispositifs à contrôle d'accès d'ici 2032.

Au 31 décembre 2025, la SNCB comptait plus de 35 parkings avec contrôle d'accès pour un total de

7 664 places. Ces parkings sont uniquement gérés par la SNCB – accès via MOBIB avec application du tarif préférentiel pour les voyageurs ferroviaires. Cette liste ne comprend donc pas les parkings à accès contrôlés gérés par les villes et communes ni les points vélos situés sur les terrains de la SNCB.

Par ailleurs, des projets pilotes de nouveaux parkings vélos sécurisés avec contrôle d'accès sont en cours et j'ai demandé à la SNCB de me faire un rapport pour le premier trimestre 2026. De plus, la possibilité de réduire l'offre de parkings voitures pour créer plus d'espaces vélo est également envisagée. L'objectif fixé dans le contrat de service public concernant l'augmentation systématique de la capacité cyclable a été atteint en 2025.

Son objectif suivant est d'augmenter encore la capacité de 10 000 places supplémentaires d'ici fin 2027. Les projets visant à atteindre cet objectif sont déjà concrets et ont été lancés. Un budget spécifique est prévu dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, incluant la création de nouveaux parkings sécurisés, l'installation de bornes de réparation et l'amélioration des accès.

Comme prévu dans le contrat de service public, la SNCB prévoit d'atteindre 164 000 places vélos d'ici 2032. De plus, le plan Be Cyclist 2.0 sera très prochainement soumis au gouvernement et ce dernier prévoit des mesures permettant de renforcer la combinaison vélo-train.

Afin de faciliter la combinaison vélo-train, il est prévu une augmentation substantielle du nombre de places de vélo, à savoir plus de 40 000 places en 2032 comparé à 2022, une meilleure accessibilité aux quais et aux trains et davantage de points vélo.

Parallèlement, la SNCB mène des actions de sensibilisation auprès des entreprises pour promouvoir les abonnements de train dans le cadre du système fiscal 80-20 qui permet une déductibilité avantageuse pour l'employeur et le salarié. Ces campagnes s'inscrivent dans une logique de mobilité durable et sont reliées via des partenariats avec des fédérations sectorielles et des plateformes RH.

La SNCB encourage également le recours au leasing vélo comme alternative à la voiture individuelle en mettant en avant la complémentarité avec l'offre ferroviaire.

La SNCB, Infrabel et HR Rail montrent également l'exemple en proposant à tous leurs employés d'opter pour un leasing de vélo. Par contre, la SNCB me dit ne pas envisager la mise en place d'un abonnement spécifique ou d'un mécanisme de fidélité pour la combinaison vélo-train. Cependant, comme prévu dans l'accord de gouvernement, en concertation avec la SNCB, nous étudierons l'efficacité de la nouvelle grille tarifaire de la SNCB. Depuis octobre 2025, il existe un tarif avantageux pour la combinaison vélo-train que nous devons pouvoir évaluer.

La SNCB me dit explorer activement des partenariats avec des opérateurs de vélos électriques et des services de leasing. Elle a conclu un accord de coopération nationale avec Blue-Mobility pour l'installation de Blue-Bikes à la gare. En outre, plusieurs gares proposent également les services d'autres organisations de vélos en libre-service, à savoir Villo, Voi, Bolt, Donkey Republic, Li Bia Vélo et Dott. Néanmoins, dans le cadre du plan Be Cyclist 2.0, la SNCB devra développer une stratégie globale pour les vélos partagés autour des gares. Nos ambitions de transition modale nécessitent une prise en considération de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

18.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Je vous remercie pour vos réponses et pour les décisions et mesures à venir concernant les parkings pour vélos et votre stratégie globale, impliquant également, je l'espère, les parkings pour les voitures et autres véhicules.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56011903C en 56011912C van de heer Bayet worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Tubize" (56011915C)

19 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station Tubeke" (56011915C)

19.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, cette fois je ne vous interrogerai pas sur les syndicats et les négociations, mais bien sur quelque chose de plus local mais d'important, du moins pour l'ouest du Brabant wallon, à savoir la gare de Tubize. L'accessibilité des trains et des gares aux personnes à mobilité réduite doit être une priorité, comme nous en avons déjà discuté. Je vous ai posé des questions sur la gare de Tubize et le problème des escalators qui sont restés en panne pendant plusieurs années – une situation inacceptable.

Depuis, un vaste chantier a été lancé en gare de Tubize afin de surélever les quais, et des travaux sont désormais en cours afin de remplacer ces escalators défectueux sur les quais au profit d'ascenseurs. De manière assez peu logique, alors que les travaux sur les quais étaient terminés, la SNCB a procédé à l'enlèvement des abris. Il en découle une situation, certes temporaire, mais aussi très inconfortable pour les usagers, qui ne peuvent plus s'abriter, et aussi dangereuse car, faute d'éclairage suffisant, les quais et les escaliers en travaux se trouvent actuellement dans une quasi-obscureté.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, faire le point sur les travaux déjà réalisés et à venir en gare de Tubize, ainsi que sur leur calendrier? Comment expliquez-vous ce phasage un peu particulier? Qu'en est-il plus précisément de la question de l'accessibilité aux quais, ainsi que du remplacement des escalators en panne depuis plusieurs années? Quelles mesures urgentes seront-elles prises, notamment pour éclairer comme il se doit les accès et les quais de la gare?

Enfin, des améliorations seront-elles prises pour assurer une meilleure accessibilité gratuite aux toilettes de la gare – ceci est un autre sujet – mais aussi, plus globalement, à l'intérieur du hall de gare, dont les heures d'ouverture sont actuellement très limitées malgré les températures que nous connaissons il y a quelques jours encore?

19.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, le phasage des travaux à la gare de Tubize est déterminé par les possibilités de mise hors service des voies. Ainsi, les travaux sur les quais ont été réalisés par Infrabel lors des coupures de lignes nécessaires à la rénovation des voies, tandis que les travaux de construction des ascenseurs et des auvents actuellement en cours n'étaient pas possibles durant ces coupures limitées.

À ce jour, Infrabel a procédé au rehaussement des quais. La SNCB poursuit actuellement l'installation des ascenseurs et le renouvellement des auvents. Sur les quais des voies 1, 2 et 3, cela comprend la démolition des anciens auvents et des escalators, le remplacement du quai, la construction d'escaliers et d'une rampe d'accès au quai 1, l'édification de cages d'ascenseurs à l'emplacement des anciens escalators, la construction de nouveaux auvents et l'adaptation de l'égouttage pour la récupération des eaux de pluie.

Du côté de l'accès à la gare, rue du Perroquet, les travaux incluent la démolition de l'auvent des abris pour vélos, le déplacement du module sanitaire TEC, la construction d'une cage d'ascenseur à l'emplacement du module sanitaire existant et la création d'un nouvel auvent pour les vélos.

La rénovation du couloir sous voies, incluant les aspects techniques et les escaliers, est également prévue.

Le chantier démarré en mars 2025 est en cours et la mise en service des nouvelles installations est estimée à l'été 2026, ce qui réjouira ma fille qui prend le train à Tubize. C'est un commentaire personnel.

À l'issue de ces travaux, les quais seront accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce aux ascenseurs. Les escalators en panne depuis plusieurs années seront démontés. La SNCB vise à standardiser les infrastructures d'accueil dans ses gares et, dans ce contexte, la gare de Tubize ne remplit pas les conditions pour l'installation de nouveaux escalators.

Concernant l'éclairage, un défaut a effectivement été constaté à la suite de la défectuosité d'un disjoncteur qui a été remplacé. Un renforcement de l'éclairage du couloir sous voies est également

prévu prochainement. Une vérification récente de l'éclairage en soirée a confirmé la conformité de l'ensemble des autres espaces.

En ce qui concerne l'accessibilité aux toilettes et au hall de gare, la SNCB fait face à Tubize à des actes répétés de vandalisme, notamment sur les portes d'accès, ce qui a des conséquences financières et motive la limitation des horaires d'ouverture de la salle d'attente.

Pour améliorer la situation, la SNCB prévoit l'installation d'un module sanitaire automatique accessible en continu à l'horizon 2027.

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

J'espère que Lucie comme Guy seront satisfaits, mais cela aura pris un temps certain et vous conviendrez avec moi que tout cela est quand même un peu rocambolesque, même s'il y a beaucoup d'opérateurs différents avec des phasages différents et des entreprises parfois en régie, parfois en interne, parfois en sous-traitance. Depuis quelques années, on ne doit pas être loin des 10 ans, les escalators étaient en panne.

Cet été, on verra un fonctionnement tant des toilettes que de l'éclairage – tant mieux, il était temps, j'ai envie de dire – et le module sanitaire TEC sera remplacé par un module sanitaire SNCB. C'est parfait, nous verrons bien. Nous recontacterons Lucie et Guy pour savoir si tout va bien.

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

20 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaventram" (56011920C)**

20 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le tram de l'aéroport" (56011920C)**

20.01 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De voorbije maanden werd in verschillende communicatieberichten aangekondigd dat de werken aan de luchthaventram zijn gestart en dat deze tram tegen 2030 of volgens eerdere berichten tegen 2031 Brussel-Noord in 30 minuten met de luchthaven zou verbinden. Daarbij wordt het project voorgesteld als een belangrijke hefboom voor modal shift en voor de bereikbaarheid van Brussels Airport.

Tegelijk stelt zich een fundamentele vraag over bevoegdheden en verantwoordelijkheid. De luchthaven is een federale bevoegdheid, Brussel-Noord is een federaal spoorwegknooppunt, terwijl de infrastructuurwerken worden gecoördineerd door een Vlaamse entiteit en deels op Brussels grondgebied plaatsvinden.

Mijn vragen aan u zijn daarom de volgende:

Welke formele bevoegdheid en verantwoordelijkheid draagt de federale overheid in dit dossier, gezien de rechtstreekse impact op Brussels Airport en het knooppunt Brussel-Noord?

Hoe past de Luchthaventram binnen het federaal mobiliteits- en spoorbeleid voor de nationale luchthaven? Op welke manier is of wordt de federale overheid betrokken bij de besluitvorming, de financiering en de opvolging van dit project?

Klopt het dat in 2025 werd uitgegaan van een totale investering van circa 240 miljoen euro, en beschikt de federale overheid vandaag over een actueel en gevalideerd kostenoverzicht?

Zal het gebruik van de luchthaventram volledig geïntegreerd zijn in het reguliere tariefsysteem van het openbaar vervoer?

Hoe verhoudt deze tramlijn zich volgens u tot de bestaande federale spoorverbinding tussen Brussel en de luchthaven, en hoe wordt vermeden dat investeringen elkaar overlappen zonder aantoonbare

mobilitéswinst?

Het Diabolo-dossier leert ons dat grote infrastructuurprojecten rond Brussels Airport uiteindelijk hebben geleid tot een extra gebruikersheffing voor reizigers. Ziet u gelijkenissen tussen het financieringsmodel van de Diabolo-spoorverbinding en dat van de luchthaventram? Kan u vandaag garanderen dat gebruikers van deze tramlijn niet geconfronteerd zullen worden met een bijkomende taks of toeslag, bovenop het reguliere vervoerbewijs? Zo neen, wordt een dergelijke heffing momenteel overwogen of voorbereid?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, het onderwerp van uw parlementaire vraag valt niet onder mijn bevoegdheid en is niet bekend bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het gaat namelijk om een regionaal initiatief.

Ik verwijz u dan ook naar de bevoegde autoriteit voor de antwoorden op de gestelde vragen.

20.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, dat is volgens mij het hele probleem van het dossier in kwestie. Er zijn meerdere lokale overheden bevoegd, want het gaat om een tram die vertrekt van Brussel-Noord naar Brussels Airport. We zitten dus in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de stad Brussel, maar we gaan naar het Vlaams Gewest. Daarom is het hele dossier een moeilijk gegeven op het vlak van de bevoegdheden, vooral omdat het opnieuw over Brussels Airport gaat.

Daarom meende ik dat u ter zake een bevoegdheid hebt. Misschien is het enerzijds beter dat u er geen bevoegdheid in hebt, zodat er geen verder kluwen van bevoegdheden ontstaat. Anderzijds valt de luchthaven wel onder uw bevoegdheid en heeft de tram daar volgens mij een rechtstreekse impact op.

Ik zal mijn vragen dus nader uitspitten bij de andere bevoegde overheden.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 56011990C van de heer Bayet en nr. 56012185C van de heer Seuntjens kunnen niet worden behandeld omdat zij niet aanwezig zijn. Vraag nr. 56011991C van de heer Bayet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 **Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les frais de consultance dans le rail" (56012029C)**

21 **Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De consultancykosten bij het spoor" (56012029C)**

21.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger une nouvelle fois sur les frais de consultance dans le rail. Dans votre réponse de décembre à ma dernière question écrite sur le sujet, vous indiquiez avoir adressé un courrier à M. Gilson lui demandant de réduire de 20 % les dépenses de consultance à partir de 2026.

Mes questions sont donc les suivantes. Cet objectif de réduction de 20 % s'inscrit-il sur l'ensemble de la législature? Quelle réponse avez-vous reçue de la part du CEO d'Infrabel et quelle a été votre réaction? Exigez-vous la même réduction de la part de la SNCB? Si oui, avez-vous déjà obtenu une réponse de leur part?

Je vous remercie.

21.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Comme je l'ai indiqué lors de la commission précédente, j'ai envoyé, fin novembre, un courrier aux deux CEO leur demandant de diminuer de 20 % les dépenses de consultance en 2026. Entre-temps, j'ai reçu les réponses d'Infrabel et de la SNCB. Les deux entreprises apportent notamment des nuances concernant la consultance IT. Oui, mon objectif est bien que tant Infrabel que la SNCB se soumettent à cet exercice.

Les contacts avec ces deux entreprises se poursuivent afin de voir comment mettre en œuvre au mieux la demande initiale et respecter les dispositions prévues dans l'accord de gouvernement.

21.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je tiens d'abord à saluer votre volonté de réduire les frais de consultance. Il y a près d'un an, à la suite de nos interventions, vous indiquiez que vous alliez demander une baisse de 10 % des frais de consultance aux directions du rail durant votre législature.

Nous avons salué cette volonté et demandé d'aller plus loin. Vous l'avez fait en demandant une baisse de 20 % le mois dernier, ce qui constitue une avancée, d'autant plus que l'on sait qu'environ un milliard d'euros de consultance pourraient être dépensés d'ici 2029. Nous avançons donc dans la bonne direction.

Nous sommes satisfaits de constater que les CEO vous écoutent enfin, mais nous reviendrons vers vous afin de nous assurer que cette baisse de la consultance soit effectivement appliquée sur le terrain.

Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56012032C de M. Hilgsmann est transformée en question écrite. Il en va de même pour les questions n° 56012043C, 56012045C et 56012046C de M. Bayet.

22 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinverkeer bij winterweer" (56012048C)

22 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le trafic ferroviaire en conditions hivernales" (56012048C)

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de voorbije dagen werden we geconfronteerd met hevige sneeuwval, wat zorgde voor moeilijke verkeersomstandigheden en heel wat files. Het openbaar vervoer blijkt dan een betrouwbaar alternatief te zijn.

De NMBS beschikt over een winterplan, dat ook op de website staat. Dat plan bevat verschillende maatregelen om zowel de stiptheid van het treinverkeer als de veiligheid van de reizigers te waarborgen. Zo staat er onder meer dat het stationspersoneel 24 uur per dag paraat is om de perrons en stationsingangen sneeuw- en ijsvrij te maken.

Dat is moeilijk en als burgemeester weet ik dat ook. Men probeert alles zoveel mogelijk sneeuw- en ijsvrij te maken, maar dat is niet evident. Ik wil dat toch even aankaarten, want we kunnen daarnaast ook lezen dat tijdens het winterweer bepaalde treinverbindingen, zoals de P-treinen en sommige S-treinen, tijdelijk kunnen worden afgeschaft om de doorstroming van het treinverkeer en de veiligheid te garanderen. De beslissing daarover wordt enkele dagen op voorhand genomen door een comité van deskundigen, op basis van een rapport van het KMI over de weersomstandigheden.

Ik heb daarover een aantal vragen. Hoe evalueert u de huidige winterperiode tot nu toe wat betreft het spoorverkeer? Hoeveel treinen konden er tijdens de sneeuwdagen normaal rijden – graag een percentage – en hoeveel treinen reden er met vertraging? Hoeveel treinen werden er tijdens deze periode volledig afgeschaft? Op welke lijnen deden zich de meeste problemen voor?

Het sneeuw- en ijsvrij maken van de perrons is belangrijk voor de veiligheid van de reizigers. Kunt u toelichten hoe dat concreet georganiseerd wordt? Ik heb immers stations en perrons gezien waar de situatie na vier dagen echt gevaarlijk was. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen in welke stations en op welke perrons het eerst wordt gestrooid? Wat met de stations waar geen stationspersoneel aanwezig is? Hoe wordt ervoor gezorgd dat ook de reizigers in kleine stations niet uit de boot vallen op het vlak van veiligheid?

Wie zetelt in het comité van deskundigen dat bepaalt of treinen al dan niet worden afgeschaft? Hoe wordt er tijdens de sneeuwperiodes gecommuniceerd met de reizigers over mogelijke vertragingen, afschaffingen en veiligheidsmaatregelen in de verschillende stations? Ten slotte, hoe denkt u de communicatie sneller bij de reizigers te krijgen, zodat die hun verplaatsingen beter kunnen plannen?

22.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Cuylaerts, op 5, 6 en 7 januari, in afwachting van de meest recente gegevens, hield het spoorverkeer goed stand, ondanks winterse omstandigheden die andere infrastructuur, zoals wegen en sommige luchthavens, zwaar verstoorden. De stiptheid bedroeg respectievelijk 89,5 %, 85,8 % en 73,7 %.

De situatie verschilde per lijn, afhankelijk van de weersomstandigheden. Sommige verbindingen werden sterk getroffen, zoals LA2/3 naar Essen, IC 35 naar Brussel-Zuid en LA5 naar Antwerpen-Centraal, terwijl andere lijnen een stiptheid van 100 % behielden, waaronder IC 6/2 naar Aarlen, IC 19/1 naar Doornik, L 10 naar Ciney, LB 5/2 naar Mechelen en LB 4/1 naar Aalst.

Op 5, 6 en 7 januari werden respectievelijk 73, 83 en 91 treinritten volledig afgeschaft. Die afschaffingen waren op alle drie de dagen in één op de twee gevallen het gevolg van defect rollend materieel en in één op de vijf gevallen wegens problemen op buitenlandse netten, vooral in Nederland.

Wat Infrabel betreft, bleef de impact op de infrastructuur beperkt, met een lichte stijging van het aantal incidenten aan de assets, vooral bij de wissels. Ondanks de moeilijke omstandigheden bleven de ploegen van Infrabel volledig gemobiliseerd om zeer snel te reageren en de impact van de incidenten tot een minimum te beperken. Ik wil hen daarvoor danken en feliciteren.

Ik beschik ook over cijfers over de *post midday*-, *after midday*- en daluren, maar ik zal die cijfers bezorgen aan de commissievoorzitter, zodat ze in het verslag kunnen worden opgenomen.

Tussen november en eind maart is het winterplan van de NMBS van kracht voor de domeinen die zij beheert, namelijk de stations en de omgeving ervan, de perrons en de parkings.

Voor de ruimere omgeving van de stations worden afspraken gemaakt met de steden en gemeenten. Het strooien en sneeuwvrij maken van de openbare ruimte, zoals de stoepen en de onderdoorgangen, is veelal een taak van de lokale besturen.

In de periode dat het winterplan van kracht is, wordt in de lokale onderhoudsploegen van de NMBS een sneeuwverantwoordelijke aangesteld. Die volgt elke dag de weervoorspellingen op en plant en implementeert vervolgens de maatregelen die zich opdringen.

De reinigingsploegen strooien tijdens hun ronde preventief zout en indien nodig komen er gespecialiseerde firma's strooien en sneeuw ruimen. Tot enkele jaren geleden besteedde de NMBS dat uit aan de hand van vierjarige contracten. Momenteel is er een contract van acht jaar in voorbereiding. In afwachting van dat laatste contract worden jaarlijkse contracten toegekend.

De NMBS neemt de winterproblematiek ernstig en engageert zich om de risico's die verbonden zijn met de winterse omstandigheden zoveel mogelijk en op een redelijke manier te beperken door al het mogelijke te doen met de middelen die ter beschikking zijn.

De NMBS en Infrabel werken samen een winterplan uit, dat alle maatregelen bundelt die door Infrabel en de NMBS worden genomen om de gevolgen van winterse fenomenen te beheren.

De twee pijlers van het winterplan zijn de preventieve maatregelen en de beheersmaatregelen. Binnen die twee pijlers worden steeds vier weerfenomenen in beschouwing genomen: sneeuw, ijzel en rijm, ijs, koude en vriestemperaturen en condensatie.

Ter voorbereiding op het winterseizoen worden duidelijke afspraken met externe aannemers gemaakt. Men stuurt onder meer per station een plan waarop de locatie is aangeduid waar er zout moet worden gestrooid of sneeuw moeten worden geruimd, de controle op voorraden en de beschikbaarheid van het materiaal van externe aannemers.

Vanaf 1 november tot en met 31 maart evalueren de operationele diensten met het oog op het sneeuwvrij maken van de perrons en het strooien van zout de weervoorspellingen. Het tijdstip van de ingrepen hangt af van de categorie van het station: een L-station vóór 06.00 uur, een M-station vóór 08.00 uur en een S-station vóór 12.00 uur.

Ook zijn sommige stations gevoeliger voor vorst dan andere. Dat zijn de zogenaamde vorstgevoelige stations. Zij worden iets vaker aangepakt.

Het expertcomité bestaat uit diensten van de NMBS en van Infrabel. Binnen de NMBS wordt het expertcomité geïnitieerd door de dienst die verantwoordelijk is voor het vervoersplan en tevens instaat voor de opvolging van de weersomstandigheden, zowel tijdens hittegolven als bij winterse situaties. Daarnaast bestaat het comité uit de diensten die verantwoordelijk zijn voor de treinbestuurders, de treinbegeleiders, het stationspersoneel, de Securailmedewerkers, de reizigersinformatie en de dienst die instaat voor het realtime verkeersbeheer.

Samen analyseren die zeven NMBS-diensten, in samenwerking met Infrabel, de meteorologische gegevens die door het KMI worden aangeleverd. Op basis van de officiële weersvoorspellingen kan het comité een reeks maatregelen nemen om de impact van het weer op het treinverkeer te beperken. De maatregelen die door het expertcomité worden genomen, kunnen inderdaad tot treinannuleringen leiden, maar dat is noch het eerste noch het enige instrument waarover het comité beschikt.

De communicatie aan de reizigers hangt in zulke gevallen af van eventuele beslissingen die door het comité van deskundigen worden genomen, waarvan het reizigersinformatieteam integraal deel uitmaakt.

De actiepunten hangen af van het risiconiveau en de mogelijke gevolgen voor het treinverkeer. Bij een laag risiconiveau wordt geen preventieve communicatie voorzien. De NMBS communiceert dan over de incidenten die dag door per incident systematisch de oorzaak, locatie, gevolg, mogelijk alternatief en prognose te vermelden. Bij een medium risiconiveau worden geen preventieve maatregelen getroffen met betrekking tot het treinverkeer. Het zogenaamd winterplan wordt dus niet geactiveerd. De NMBS voorziet in dat geval wel in een algemene preventieve communicatie aan de reizigers, vanaf de dag voordien, om te waarschuwen voor mogelijke verstoringen door winterse omstandigheden.

Die communicatie omvat berichten via sociale media, de homepage van nmbs.be, de werken- en storingspagina, een pop-up in de NMBS-app en visuele berichten op de schermen in het station. Op de dag zelf blijft de NMBS, naast die algemene campagne, ook per geval communiceren door systematisch de oorzaak, locatie, gevolg, mogelijke alternatieven en prognose te vermelden.

Het comité van deskundigen neemt ook preventieve maatregelen met betrekking tot het treinverkeer, zoals snelheidsbeperkingen, het schrappen van treinen tijdens de spitsuren, trajectbeperkingen of -aanpassingen. In dat geval wordt de reiziger preventief geïnformeerd via alle mogelijke kanalen, zowel online, in het station als in de trein, waarbij de geplande aanpassingen worden vermeld. Op de dag zelf blijft men, naast die algemene campagne, per geval communiceren door systematisch de oorzaak, locatie, gevolgen, mogelijke alternatieven en prognose te vermelden.

Het weer is en blijft een onzekere factor en ondanks de voorspellingen is het moeilijk om lang van tevoren concrete uitspraken te doen. Daarom wacht de NMBS tot een stabiele en betrouwbare periode om maatregelen te nemen en start zij daarna zo snel mogelijk de reizigerscommunicatie op. Vanaf het einde van de herfst plaatst de NMBS gedurende de hele winter een webartikel op haar website nmbs.be, waarin zij de maatregelen die ze tijdens winterse omstandigheden neemt aan het grote publiek uitlegt.

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

Het is positief dat de cijfers gemiddeld goed zijn gebleven. U hebt het ook over problemen op het Nederlandse spoor. Ik kan al raden welk station daar uiteindelijk de dupe van was, namelijk het station Noorderkempen.

U haalt aan dat er preventief wordt gecommuniceerd. Ik heb dat nog nooit gezien en zou daar graag een voorbeeld van krijgen.

Overigens betreur ik dat de NMBS het platform X heeft verlaten, want dat platform heeft een groot bereik onder reizigers en biedt de mogelijkheid om snel naar de vele volgers te communiceren over dergelijke situaties.

U werpt op dat men ook niet te lang op voorhand kan communiceren. In het aangehaalde dossier wisten we echter dat er een langere periode met sneeuwval en ijzel zou zijn.

Kortom, communicatie blijft een pijnpunt bij de NMBS. Er moet – ik zeg dit hier al anderhalf jaar – echt werk van gemaakt worden om gericht te communiceren naar de reiziger, zeker in zulke situaties zodat de reizigers hun reis adequaat kunnen plannen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56012052C van de heer Bayet is omgezet in een schriftelijke vraag.

23 **Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "mybike" (56012063C)**

23 **Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "mybike" (56012063C)**

23.01 **Wouter Raskin (N-VA)**: Mijnheer de minister, uit cijfers die ik onlangs van u ontving, blijkt dat dankzij het mybike-project van uw voorganger, dat startte in april 2024, tot dusver 244 fietsen teruggevonden werden, op een totaal van 1.731 aangiftes van fietsdiefstal. De totale kosten van het project voor de federale overheid bedroegen tot dusver een kleine 800.000 euro. Het gaat vooral om kosten voor de ontwikkeling, lancering en het onderhoud van het systeem.

Hoe evalueert u het systeem tot dusver?

Bent u van mening dat de resultaten van mybike opwegen tegen de forse kostprijs?

Hoe staat u tegenover de kostprijs van het systeem? Is het mogelijk het systeem kostenefficiënter te maken? Zo ja, op welke manier kan dat?

23.02 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, momenteel zijn meer dan 158.000 fietsen opgenomen in het mybike-register. Dat is reeds een aanzienlijk aantal, en het doel is dat in de toekomst verder te verhogen. In het federale plan voor de promotie van de fiets, dat momenteel binnen de regering wordt besproken, streef ik ernaar dat tegen 2040 50 % van de fietsen op het mybike-platform geregistreerd zal zijn.

Momenteel bedraagt het percentage teruggevonden fietsen 14 %. Dat percentage is vergelijkbaar met Frankrijk, waar een soortgelijk systeem al meer dan vijf jaar bestaat. Dat toont aan dat het mybike-systeem van bij het begin goed functioneert voor het terugvinden van gestolen fietsen. Een database met fietsen moet echter eerst worden opgebouwd, waardoor het normaal is dat in het begin nog niet veel fietsen worden teruggevonden. Het systeem bestaat immers nog geen twee jaar.

Volgens een schatting zijn er in Vlaanderen 6.500.000 fietsen, in Wallonië 1.400.000 en in Brussel 500.000 fietsen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is daarmee al 13 % van de fietsen geregistreerd in de mybike-databank; het systeem bestaat daar al vijf jaar. In Vlaanderen en Wallonië zijn na respectievelijk één jaar en acht maanden 1,13 % en 1,19 % van de fietsen geregistreerd.

De opstart, ontwikkeling en lancering van het mybike-systeem, georganiseerd en gefinancierd door mijn voorganger, kostten 733.000 euro. Zoals blijkt uit de cijfers die ik u heb overhandigd, bedroegen de kosten voor het onderhoud van de database in 2025 slechts 39.000 euro. Jammer genoeg werd die informatie over de zeer lage jaarlijkse onderhoudskosten niet vermeld in het recent verschenen persartikel.

Bovendien werkt het mybike-systeem afschrikwekkend tegen fietsdiefstallen en zorgt er dus voor dat een fiets met een mybike-sticker minder snel gestolen zal worden. Enkel kijken naar het aantal fietsen dat sinds de start van mybike in april 2024 teruggevonden is, gaat dus niet op.

De eerste kosten hadden vooral betrekking op de ontwikkeling en de lancering van het systeem; die kosten hoeven niet opnieuw gemaakt te worden. Aangezien de kostprijs in 2025 slechts 39.000 euro bedroeg, zal het systeem automatisch goedkoper en kostenefficiënter worden. De kostprijs zal in 2026,

rekening houdend met de startproblemen, nog verder geoptimaliseerd kunnen worden. Het systeem zal in de toekomst dus nog goedkoper zijn.

Wees ervan overtuigd, collega, dat het gebruik van het mybike-systeem in de strijd tegen fietsdiefstallen operationeel, effectief en efficiënt is. Er hebben bovendien al besprekingen plaatsgevonden met Europese landen om het systeem in Europa uit te breiden.

23.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor de extra toelichting bij de cijfers.

Ik vind het belangrijk het fietsgebruik te stimuleren; en ik denk dat u die visie deelt, het sluit immers aan bij het regeerakkoord. Ik ben persoonlijk een fervent fietsgebruiker voor mijn lokale verplaatsingen. Het preventieve karakter waarnaar u verwijst, is evenzeer belangrijk. En het systeem werkt inderdaad afschrikwekkend voor potentiële dieven. Ik ben het daar volledig mee eens.

De vraag die ik mij echter stel, is of de gemaakte kosten vandaag opwegen tegen het behaalde resultaat. U verwijst naar het feit dat het systeem de komende jaren automatisch kostenefficiënter zal worden. U gelooft in het mybike-systeem. Ik deel uw overtuiging wat betreft het stimuleren van het fietsgebruik en het werken vanuit preventie, maar de stijgende kostenefficiëntie in de komende jaren zal ik zeker opvolgen. We zullen dat bij gelegenheid verder bespreken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diminution du nombre de fonctionnaires" (56012076C)

24 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vermindering van het aantal ambtenaren" (56012076C)

24.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, alors que tout le monde fêtait le nouvel an, votre gouvernement a discrètement lâché une bombe sur nos services publics.*

Vous souhaitez en effet économiser 459 millions d'euros en ne remplaçant plus les fonctionnaires fédéraux partant à la retraite et en augmentant les cotisations patronales pour les pensions.

Tout d'abord, que signifie concrètement cette décision pour votre administration, le SPF Mobilité, les entreprises publiques et les différents organismes placés sous votre autorité? De combien les effectifs seront-ils réduits? Quel sera l'impact sur la charge de travail des fonctionnaires en poste?

Ensuite, concrètement, quel impact cette mesure aura-t-elle sur les usagers des services publics concernés?

Enfin, qui avez-vous consulté avant de prendre cette décision? Les organisations syndicales ont-elles été consultées? Je vous remercie.

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Les entreprises publiques autonomes telles que la SNCB, Infrabel et skeyes ne sont pas concernées par la décision du Conseil des ministres du 12 décembre 2025 visant à ne remplacer que partiellement les agents partant à la retraite. Le SPF Mobilité et Transports sera effectivement impacté par cette mesure mais il n'effectue plus de recrutement depuis le début de l'année 2025. Les 21 agents partis à la retraite en 2025 n'ont donc pas été remplacés, pas plus que les 28 agents qui ont quitté l'administration pour d'autres motifs. Il est prévu que les effectifs continuent à se réduire.

Toutefois, tant que la répartition exacte de cette économie sur les crédits de personnel de l'ensemble des services fédéraux n'est pas déterminée, il demeure impossible d'en exprimer les conséquences en termes d'effectifs ni d'évaluer l'accroissement de la charge de travail des agents en fonction.

Le SPF Mobilité et Transports ainsi que les entreprises publiques autonomes seraient concernés par la décision d'augmenter progressivement les cotisations patronales applicables aux nouvelles nominations statutaires. Les initiatives visant à contractualiser l'emploi devraient conduire à une diminution de recrutements statutaires. Lorsque des nominations statutaires s'avéreront néanmoins

nécessaires, cette augmentation se fera sentir de manière graduelle: 9,50 % en 2026; 19 % en 2027; 28,50 % en 2028 et 38 % à partir de 2029.

En ce qui concerne la DG Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, il est actuellement difficile de déterminer l'impact spécifique.

La première économie annuelle cumulative de 1,8 % sur les crédits de personnel pour la période 2025-2029 a été réalisée et des mesures nécessaires ont été prises pour concrétiser ces économies sans toucher directement aux membres du personnel présents, notamment en supprimant des offres d'emploi et en ne remplaçant pas certains départs à la retraite.

Indirectement, cela aura un effet sur la charge de travail des agents en poste, mais cet impact sera canalisé autant que possible grâce à des projets de digitalisation, des synergies, l'intelligence artificielle et une focalisation sur les tâches essentielles.

Pour absorber cette deuxième vague d'économies, il faudra probablement supprimer encore quelques offres d'emploi, réaliser des économies sur les frais de fonctionnement ou envisager de nouvelles sources de revenus pour certains fonds. L'intention reste de limiter au maximum l'impact sur le personnel existant.

La DG Environnement est en grande partie financée par des fonds, ce qui permet de limiter l'impact des économies. Elle dispose par ailleurs encore d'un nombre important de postes vacants. Cela fait que l'effectif actuel est moins directement touché.

Il est dans l'intention de mon administration, avec mon plein appui, de mettre en œuvre ces décisions gouvernementales de manière à ce qu'elles ne produisent aucun effet préjudiciable pour les usagers de ces services.

Dans l'hypothèse où ces décisions gouvernementales se traduiraient par des mesures concrètes affectant les agents du SPF Mobilité et Transport ou des entreprises publiques autonomes relevant de ma compétence, les organisations syndicales seraient consultées en vue d'une concertation ou d'une négociation, selon la nature des matières concernées. À ce jour, tel n'est pas le cas pour les décisions du Conseil des ministres du 12 septembre 2025 auxquelles votre question faisait référence.

24.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Vous savez évidemment que nous nous opposons à la baisse de fonctionnaires. Que signifie concrètement réduire nos services publics? Des travailleurs de la fonction publique vont être asphyxiés par la surcharge de travail. Une partie deviendront malades de leur travail. Allez-y ensuite pour réduire le nombre de malades de longue durée.

Ce sera aussi moins de douaniers pour lutter contre la fraude et le trafic, moins d'inspecteurs du travail pour défendre les salaires corrects et lutter contre le dumping social, des délais d'attente encore plus longs pour les pensions, le chômage, les soins de santé, etc. C'est une économie qui s'inscrit dans le démantèlement actuel de tout ce que nous avons construit, des soins de santé au transport public, des pensions à l'éducation.

Pendant ce temps-là, des grandes entreprises continuent de recevoir des milliards d'euros de subventions salariales. Mais ce sont encore une fois les travailleurs du secteur public qui en font les frais. Nous serons donc également aux côtés des agents de la fonction publique lors de leur prochaine mobilisation.

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

25 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod in het station Mortsel-Oude-God" (56012092C)

25 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre ferroviaire en gare de Mortsel-Oude-God" (56012092C)

25.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, het stadsbestuur van Mortsel heeft begin dit jaar opnieuw haar bezorgdheid geuit over het sterk verminderde treinaanbod in het station Mortsel-Oude-God. Ondanks eerdere gesprekken met de NMBS en Infrabel en ondanks een formele motie die breed gedragen wordt door de buurgemeenten, bleef een bijsturing van het aanbod tot vandaag uit. Als reden wordt verwezen naar de beperkte capaciteit als gevolg van de werken in Mechelen. Ik heb daarover een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Bent u op de hoogte van de bezorgdheden van het stadsbestuur van Mortsel en dat van de omliggende gemeenten over de halvering van het treinaanbod?

Hoe beoordeelt u de huidige bediening met slechts één trein per uur op deze lijn?

Zal bij de opmaak van de nieuwe NMBS-dienstregeling expliciet rekening worden gehouden met de vraag om opnieuw minstens twee treinen per uur te laten stoppen in Mortsel-Oude-God?

Er wordt verwezen naar de werken in Mechelen als groot knelpunt. Kunt u toelichten welke onderdelen van die werken zorgen voor een gebrek aan capaciteit op de sporen? Wanneer wordt het einde van die werken verwacht?

Bent u bereid op korte termijn opnieuw rond de tafel te gaan zitten met de NMBS, Infrabel en de betrokken lokale besturen, inclusief de stad Antwerpen, om toch tot een oplossing te komen?

25.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, de NMBS heeft het aanbod tussen 2023 en 2026 met 5 % uitgebreid in het kader van het vervoersplan 2012-2026-2029. Toch is het inderdaad zo dat in december 2024 het aanbod op de as Brussel-Antwerpen is verminderd van vijf IC-treinen per uur, waarvan één via het station van Brussel Nationale Luchthaven, naar vier IC-treinen per uur, waarvan nog steeds één via Brussel Nationale Luchthaven. Als direct gevolg hiervan zag Mortsel-Oude-God het aanbod halveren.

Om het aanbod te kunnen laten groeien, heeft de NMBS capaciteit op de sporen nodig. Op sommige plaatsen heeft de NMBS de aangevraagde rijpaden niet gekregen. De NMBS betreurt dat ze momenteel niet meer treinen kan aanbieden die ook stoppen in Mortsel-Oude-God. Dat is een rechtstreeks gevolg van de beschikbare spoorcapaciteit op de as Antwerpen-Brussel en van de specifieke aanvraag voor rijpaden door de verschillende spoorwegoperatoren, waaronder de NMBS.

De werken in Mechelen, waarbij stelselmatig meerdere sporen buiten gebruik zijn, spelen daarin een belangrijke rol. Die situatie heeft dus een grote impact op het treinverkeer tussen Antwerpen en Brussel en zal volgens de huidige planning zeker aanhouden tot 2030.

Naast de werken in Mechelen maken de beperkte capaciteit van niveau -2 in Antwerpen-Centraal, het beperkte aantal perrons in Antwerpen-Berchem op de as Brussel-Nederland en ook op de noord-zuidverbinding het zeer moeilijk om een nieuwe IC-verbinding Brussel-Antwerpen op korte termijn opnieuw te realiseren, zonder andere treinen te schrappen of substantieel te wijzigen.

De werken in Mechelen duren tot midden 2033. In Mechelen zijn er steeds twee à vier sporen van de twaalf buiten dienst. Operationeel gezien dient het snelle verkeer op de as Brussel-Antwerpen, IC-treinen en internationaal verkeer, gebruik te maken van de sporen 7 tot en met 12. In bepaalde periodes betekent dit dat men voor het organiseren van de dienstverlening over een derde tot de helft minder sporen beschikt op de as Brussel-Antwerpen.

Er wordt uiteraard getracht de impact op de dienstverlening tot een minimum te beperken, maar een zekere impact is jammer genoeg onvermijdelijk.

De NMBS laat mij weten op de hoogte te zijn van de bezorgdheden van het stadsbestuur van Mortsel

en de omliggende gemeenten en dat ze daarover al meermaals overleg heeft gehad. De NMBS blijft openstaan voor overleg met alle betrokken partijen.

Zonder extra infrastructuurcapaciteit zal volgens de NMBS de toevoeging van een IC op de lijn vermoedelijk ten koste gaan van een andere binnenlandse IC- of S-verbinding, of van een internationale verbinding zoals de Eurocity Direct, of zelfs van een hogesnelheidsverbinding zoals de Eurostar Parijs-Brussel-Amsterdam of de Eurostar Londen-Brussel-Amsterdam.

Aangezien alle huidige verbindingen op de lijn Brussel-Antwerpen noodzakelijk zijn en er in de toekomst zelfs meer operatoren op die as willen rijden, waaronder de NMBS met een extra IC, is het wel nodig om werk te maken van operationele en infrastructurele verbeteringen om tot een betere benutting van de bestaande capaciteit te komen. Daaronder vallen bijvoorbeeld een homogener stoppatroon van de verschillende treinen, kortere stops in de tussenliggende stations of aanpassingen van de keermogelijkheden.

Ik ben me ervan bewust dat er geen gemakkelijke voor de hand liggende oplossing bestaat, maar het is wel de taak van Infrabel en de NMBS om samen een realistische oplossing uit te stippelen op korte en middellange termijn en met een ernstig plan van aanpak te komen.

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

Als ik het goed heb begrepen, zorgen de werken in Mechelen, die nog tot 2030 duren, alsook het niet bekomen van capaciteit op de rijpaden ervoor dat de komende tijd geen aanpassing mogelijk is op het traject station Mortsel-Oude-God.

Eén trein op die drukke lijn is echt wel te weinig. Dat zorgt voor problemen. Wanneer ik uw antwoord hoor, zou eventuele extra capaciteit op het traject ten koste gaan van een Eurocity Direct. Met alle respect, er reist evenwel bijna niemand met die trein, die bovendien niet in het binnenland stopt en voor problemen zorgt. Misschien moeten de betrokken instanties dus toch eens durven bekijken om op dat vlak tot oplossingen te komen.

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

26 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme op het spoor" (56012093C)

26 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le vandalisme sur le réseau ferroviaire" (56012093C)

26.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, in de afgelopen weken kwamen opnieuw meerdere gevallen van vandalisme op en rond het spoor aan het licht. Zo werd recentelijk een trein in Turnhout zwaar beschadigd. Ook het stationsgebouw van Essen bleef niet gespaard. Dat soort incidenten heeft natuurlijk een impact op de treinreizigers. Treinen worden afgeschaft, lopen vertragingen op of rijden met een verminderde samenstelling, met als gevolg dat mensen aansluitingen missen en vaak pas veel later thuis zijn.

Bent u op de hoogte van de recente incidenten op treinen en in stations? Welke impact heeft dat op het dagelijkse treinverkeer?

Hoe beoordeelt u de gevolgen van vandalisme voor de betrouwbaarheid en de stiptheid van het spoor, zeker voor pendelaars die hierdoor aansluitingen missen of die hun trein geschrapt zien?

Welke concrete acties ondernemen de NMBS en Infrabel vandaag om vandalisme actief te voorkomen? Volstaan de maatregelen volgens u? Bestaat er bijvoorbeeld een plan van aanpak tegen vandalisme op het spoor, met duidelijke doelstellingen op het vlak van preventie, toezicht en handhaving?

26.02 Minister Jean-Luc Crucke: Vandalisme, of het gaat om vernielingen aan stations, kabeldiefstal of schade aan het materieel, is een realiteit. Die wandaden, waarvan Infrabel en de NMBS in de eerste plaats slachtoffer zijn, kunnen aanzienlijke verstoringen veroorzaken: lokale onderbrekingen,

vertragingen, afschaffingen van treinen of opeenstapeling van vertragingen.

Bij een incident komen de technische teams snel in actie om de zone te beveiligen en het verkeer zo snel mogelijk te herstellen.

Infrabel werkt ook systematisch met de federale politie samen, wanneer de situatie dat rechtvaardigt.

De NMBS en ik betreuren ten eerste de gevallen van vandalisme op haar materieel. Ze hebben niet alleen een negatieve visuele impact, maar ze beïnvloeden ook de beschikbaarheid van het rollend materieel en in sommige gevallen de stiptheid van het treinverkeer. Elke beschadiging kan bijkomende herstellingen noodzaken en leiden tot operationele hinder, wat de dienstverlening aan de reizigers bemoeilijkt.

Om de negatieve gevolgen zoveel mogelijk te beperken, zet de NMBS alle middelen in die zij ter beschikking heeft. Er wordt gewerkt met geïntegreerde veiligheidsplannen per site, waarbij preventie centraal staat. Zo'n plan omvat onder meer intensieve patrouilles door Securail, camerabewaking in en rond de stations, toegangscontrole, verbeterde verlichting en bewegingsdetectie. Daarnaast investeert de NMBS jaarlijks in camera's op gevoelige locaties en werkt ze nauw samen met de politiediensten voor handhaving en vervolging. Ook sensibiliseringscampagnes maken deel uit van de aanpak. De maatregelen worden voortdurend geëvalueerd en versterkt waar nodig, met als doel de veiligheid van reizigers te garanderen en de stiptheid van het treinverkeer te vrijwaren.

Vandalisme op het spoor is een breder maatschappelijk fenomeen, dat de NMBS niet alleen kan oplossen. Men vraagt een gezamenlijke inspanning van alle betrokken actoren: de overheden, de politiediensten, de lokale besturen en de maatschappelijke organisaties. Alleen door samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid kunnen doeltreffende en duurzame oplossingen worden ontwikkeld, die zowel preventie als handhaving versterken.

Uit de gegevens op het platform opendata.infrabel.be blijkt dat onder andere het betreden van het spoor, het gooien van voorwerpen, kwaadwillige handelingen of diefstal van metalen, externe handelingen dus, een zeer groot deel van de vertragingen veroorzaken.

In bepaalde geanalyseerde periodes vertegenwoordigen die oorzaken tot 42,9 % van de geregistreerde vertragingen.

Die incidenten hebben een directe invloed op de aansluitingen, de afschaffing van treinen en de algemene betrouwbaarheid van het aanbod. Om de problemen aan te pakken, werken de teams van Infrabel voortdurend aan de versterking van de veerkracht van de infrastructuur en het versnellen van het herstel van het verkeer bij incidenten.

Infrabel deelt mee dat het een gecoördineerd pakket preventieve beschermings- en repressiemaatregelen heeft ingevoerd, dat regelmatig wordt aangescherpt. De maatregelen omvatten onder meer de installatie van extra camera's en de versterking van de aansluitingen. Infrabel voert ook sensibiliseringsacties uit in scholen, op sociale media en via educatieve programma's, waaronder virtual reality. Tegelijkertijd werkt het bedrijf nauw samen met de spoorwegpolitie voor gerichte operaties. Die acties maken deel uit van een algemeen plan ter bestrijding van indringers en vandalisme, dat regelmatig wordt aangepast aan de evolutie van het fenomeen.

In het kader van het project van medevoogdijschap van Securail en de spoorwegpolitie, dat tot doel heeft de samenwerking tussen spoorwegpolitie en Securail te versterken om vandalisme in stations en treinen te bestrijden, is het de bedoeling de samenwerking efficiënter te maken en de meest gepaste antwoorden te bieden op dat soort problematiek, zodat de dienstverlening aan de klanten niet in het gedrang komt.

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

Ik vind het goed dat u tijd maakt om duidelijk te maken hoe dit wordt aangepakt.

Zoals u aanhaalt, zijn de samenwerking tussen de verschillende instanties alsook sensibilisering heel belangrijk. Dat neemt niet weg dat het vandalisme er effectief is. Het probleem is dat de vandalen er

vaak mee weggelaten, niet worden gevat en hun straf ontlopen, terwijl de gevolgen zowel voor de NMBS, Infrabel als de reizigers zijn. Het komt nog te vaak voor, maar door een sterkere samenwerking tussen de verschillende instanties hopen we samen met u dat vandalisme op de treinen of het spoor zal verminderen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité à l'aéroport national" (56012120C)

27 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid op Brussels Airport" (56012120C)

27.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): M. le Ministre, à la suite des attentats du 22 mars 2016, une commission d'enquête a été mise en place au parlement fédéral.

De nombreuses recommandations ont alors été formulées. Un aspect important concerne bien sûr la sûreté et la sécurité à l'aéroport, un aéroport qui compte des milliers d'employés et de passagers, ainsi que du personnel qui donne le meilleur de lui-même afin de garantir que les passagers puissent prendre leur avion en toute sécurité.

Les attentats ont mis en évidence le caractère absolument crucial d'une communication efficace entre les différents services présents sur le terrain. L'importance d'un système de communication commun à l'ensemble des services opérationnels faisait partie de ces recommandations.

Depuis peu, un nouveau système semble avoir été développé par le gestionnaire de l'aéroport pour l'ensemble des services opérationnels internes à l'aéroport de Bruxelles.

M. le ministre, serait-il possible de fournir des explications concernant l'utilisation de ce système? Est-il en phase de test? Quand estimez-vous qu'il sera définitivement mis en place? Va-t-il complètement remplacer l'ancien système?

Pouvez-vous confirmer, comme le demande l'ensemble de la communauté aéroportuaire, qu'un test sera effectué avant la mise en place définitive de ce nouveau système par un organisme indépendant, et ce tant en ce qui concerne la conformité que la couverture du système? Sera-t-il également testé en cas d'incendie?

Si ce test a déjà eu lieu, quels en sont les résultats? Le système fonctionne-t-il de manière fluide?

Pouvez-vous nous donner un bref aperçu des problèmes que ce système présente encore?

Quels services utiliseront ce nouveau système? Existe-t-il encore des entreprises qui utilisent d'autres systèmes de communication?

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, tout d'abord, pour des raisons de sécurité, je voudrais préciser qu'une certaine réserve dans mes réponses doit être de mise. J'ai néanmoins interrogé l'exploitant de l'aéroport pour pouvoir répondre à cette question. Voici ce qui m'a été communiqué.

Au printemps 2025, Brussels Airport Company a déployé un système de télécommunication radio-vidéo via des appareils mobiles 5G sur le réseau privé 5G de BAC. Cela peut être utilisé pour toutes sortes de communications. Le système a été testé avant sa mise en service par les différents services opérationnels de l'aéroport.

À l'heure actuelle, des travaux sont encore en cours pour corriger certaines lacunes. Je vous informe que les anciens et nouveaux systèmes sont encore utilisés en parallèle. L'intention est de passer complètement au nouveau système.

À long terme, l'intention est que tous les services opérationnels de Brussels Airport Company, ainsi que tous les prestataires de services et autres partenaires commerciaux, communiquent sur le nouveau

système.

27.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour les différentes informations données. Je les analyserai de plus près et je n'hésiterai pas à revenir vers vous si cela est nécessaire.

Pour nous, ce nouveau système doit être probant et efficace parce que cela signifie avoir une large couverture, être utilisé par l'ensemble des services de l'aéroport et être, bien sûr, testé et approuvé par un organisme officiel indépendant. On parle ici de sécurité au sein de l'aéroport, donc pas question d'avoir un dispositif brouillon.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation ou non de libéraliser le rail" (56012123C)

28 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De al dan niet verplichte liberalisering van het spoor" (56012123C)

28.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je me permets de revenir vers vous concernant l'obligation ou non d'ouvrir le transport ferroviaire intérieur de passagers à la concurrence.

Lors de notre dernier échange du 10 décembre 2025, vous indiquiez que certaines exceptions permettant de maintenir l'attribution directe ne sont objectivement pas applicables à la situation belge et que d'autres présentent une part élevée d'insécurité juridique. Pouvez-vous préciser les exceptions qui ne sont objectivement pas applicables à la situation belge, et celles qui présentent une part élevée d'insécurité juridique?

Vous expliquez également que la prétendue spécificité structurelle et géographique du réseau belge n'est pas telle qu'elle pourrait justifier une nouvelle attribution directe. Pourtant, la Belgique possède un réseau en étoile avec la jonction Nord-Midi, par laquelle transite un train sur trois en Belgique. Cela rend le réseau particulièrement complexe et justifie qu'un seul opérateur exploite l'offre de transport de voyageurs en Belgique. Qu'en pensez-vous?

Il me semble aussi que votre position sur la libéralisation a évolué ces derniers mois. Dans l'accord de gouvernement, vous laissiez la possibilité de prolonger l'attribution directe. Je vous cite: "Ce gouvernement prendra toutes les mesures nécessaires pour préparer à la fois la fin et la continuation de l'attribution directe." Alors qu'aujourd'hui cette option ne semble plus possible selon vous, comment justifiez-vous cette évolution?

Pouvez-vous m'expliquer concrètement ce que va apporter la libéralisation pour les usagers et en quoi cela va améliorer le service? Pouvez-vous également m'expliquer concrètement en quoi la libéralisation va améliorer les conditions de travail? Enfin, qu'a voté votre parti, au niveau européen, sur le quatrième paquet ferroviaire et la libéralisation du rail?

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, tout d'abord, il convient de rappeler que l'actuel contrat de service public de la SNCB entré en application le 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. Or, cet article qui permettait l'attribution directe sans contestation possible et moyennant le respect de certaines conditions n'est plus d'application depuis le 25 décembre 2023. Cette base légale n'existe donc plus pour l'attribution des prochains contrats de service public.

Le règlement n° 1370/2007, 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 selon lequel les contrats de service public sont attribués par voie de mise en concurrence, les autres modes d'attribution étant des exceptions à interpréter dès lors de manière stricte. Parmi ces exceptions, on retrouve l'exception liée à la présence de circonstances exceptionnelles, l'exception 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.

Les différentes exceptions requièrent, pour pouvoir être invoquées, la démonstration du respect des conditions spécifiques qui les encadrent. Or, force est de constater que certaines de ces exceptions ne sont objectivement pas applicables à la situation belge, tandis que d'autres présentent une insécurité juridique significative. Ainsi, le recours à l'attribution directe fondée sur les caractéristiques du réseau et du marché, dans une optique d'amélioration significative de la performance, ne peut être envisagé qu'à la condition de disposer d'une justification préalable particulièrement robuste. Celle-ci doit être soumise à une autorité d'évaluation indépendante et demeure susceptible d'un contrôle par la Commission européenne, agissant d'office ou sur plainte. En l'absence de précisions détaillées quant aux modalités de mise en œuvre de cette exception, sa formulation large fait peser un risque important d'insécurité juridique susceptible de nuire à la continuité du service public.

L'existence d'un réseau assez densément utilisé, structuré en étoile autour d'une ville centrale dotée d'une traversée ferroviaire fortement sollicitée, implique naturellement de la prudence et une coordination minutieuse de l'utilisation de la capacité disponible. Pour autant, il ne s'agit pas d'une situation unique en Europe. Elle se rencontre à différents degrés dans de nombreux pays et régions. La plupart d'entre eux recourent déjà aujourd'hui, ou ont décidé de recourir à l'avenir, à l'attribution de contrats de service public après une procédure de mise en concurrence. Il serait donc dangereux, pour la continuité du service public, de se baser sur un tel *a priori* pour justifier le *statu quo*. Je rappelle par ailleurs que le réseau belge, en ce compris la jonction Nord-Midi, est déjà aujourd'hui parcouru par des trains de différents opérateurs roulant sous le régime de l'accès libre, tel que l'Eurostar. La circulation sur un même réseau des services de différents opérateurs, pour autant que cela soit correctement organisé et coordonné, est donc possible, à défaut d'être simple.

Je suis pour ma part soucieux de préparer la continuité des services ferroviaires au-delà du contrat actuel et de créer les conditions permettant d'améliorer le service fourni au public et aux différents clients du rail, dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire européen. Celui-ci s'impose à nous, qu'on le veuille ou non. Je suis en cela parfaitement loyal à l'égard du gouvernement. Ce 4^e paquet implique d'identifier sérieusement les conditions nécessaires pour faire fonctionner correctement le système ferroviaire dès 2032. Cette mission implique de prévoir les modalités d'organisation des procédures d'appel d'offres pour les services ferroviaires, à l'instar de ce qui se fait, en général, pour toute commande publique, mais en tenant compte des spécificités et complexités propres au transport ferroviaire.

Ne pas le faire et opter pour l'immobilisme nous condamnerait à l'improvisation et mettrait en péril le service public que vous dites défendre.

Par conséquent, si le recours à des formes d'attribution directes demeure juridiquement possible dans certaines conditions spécifiques, il ne peut être envisagé, afin de préserver la continuité du service public de transport ferroviaire de voyageurs, que dans le cadre d'une interprétation restrictive, strictement limitée dans le temps et dans l'espace.

Il convient dès lors d'écarter toute attribution directe globale du service public de transport ferroviaire de voyageurs à un opérateur unique à partir de 2032, en dehors éventuellement d'une logique strictement transitoire.

28.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Comme vous vous en doutez, nous ne partageons pas votre lecture des règles européennes. Nous ne prétendons pas que l'attribution directe serait simple ou automatique, mais qu'elle est bel et bien possible dans le cadre européen. La question n'est donc pas juridique, mais politique: il faut la volonté et le courage de tout mettre en œuvre pour y arriver. Je ne vais pas détailler toutes les conditions, mais permettez-moi d'en rappeler quelques-unes.

L'attribution directe doit améliorer le service: si l'on investit suffisamment, cette condition est remplie. Elle doit être justifiée par des réalités géographiques particulières: avec la jonction Nord-Midi, c'est incontestablement le cas. Elle doit prévoir des objectifs clairs et mesurables: ils existent déjà. Elle doit inclure des sanctions si les résultats ne sont pas au rendez-vous: ces mécanismes existent également. Nous pourrions encore continuer la liste.

Vous affirmez que la libéralisation est obligatoire. Pour ma part, je dis que ce n'est pas exact.

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

29 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tiende verjaardag van de aanslagen op de luchthaven van Zaventem" (56012154C)**

29 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dixième anniversaire des attentats à l'aéroport de Zaventem" (56012154C)**

29.01 **Britt Huybrechts (VB):** Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

In maart is het tien jaar geleden dat ons land werd getroffen door de terroristische aanslagen van 22 maart 2016. Die tragische gebeurtenissen hebben pijnlijk duidelijk gemaakt hoe essentieel veiligheid, coördinatie en communicatie zijn, in het bijzonder op kritieke infrastructuur zoals onze nationale luchthaven.

Naar aanleiding van die aanslagen werd in het federaal Parlement een onderzoekscommissie opgericht, die tal van aanbevelingen formuleerde. Een van de kernpunten daarbij was de nood aan een efficiënte, betrouwbare en gedeelde communicatie tussen alle operationele diensten die actief zijn op de luchthaven.

In het kader van recente contacten die ik had met vertegenwoordigers van de luchthaven, werd gewezen op de ontwikkeling van een nieuw communicatiesysteem voor de interne operationele diensten op Brussels Airport.

Wie is juridisch en operationeel eindverantwoordelijk voor dit nieuwe communicatiesysteem: de luchthavenbeheerder, een private partner, of de federale overheid? Welke federale instanties zijn betrokken bij de goedkeuring en het toezicht op dit systeem (bv. FOD Mobiliteit, FOD Binnenlandse Zaken, Veiligheid van de Staat, politie)?

Op welke manier wordt vandaag de opvolging van de aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie van 2016 concreet gemonitord en geëvalueerd?

Is het systeem ontworpen om te functioneren bij zware incidenten zoals een terroristische aanval, grootschalige evacuatie of langdurige stroomuitval? Beschikt het systeem over redundantie en back-upkanalen indien het primaire communicatiesysteem faalt? Kan het systeem gelijktijdig worden gebruikt door meerdere diensten zonder capaciteitsverlies in crisissituaties?

Is het systeem compatibel met de communicatiesystemen van federale politie, luchthavenpolitie, brandweer, medische hulpdiensten en Defensie? Kunnen externe hulpdiensten die niet permanent op de luchthaven aanwezig zijn het systeem onmiddellijk gebruiken bij een noodsituatie?

In welke taal wordt er gecommuniceerd in dit systeem, gezien het meertalige karakter van de luchthaven, maar ondanks het feit dat de luchthaven in Vlaanderen ligt?

Wat is de totale kostprijs van de ontwikkeling, implementatie en het onderhoud van dit systeem? Werden hiervoor externe consultants of private technologiebedrijven ingeschakeld, en zo ja, via welke aanbestedingsprocedure? Zijn er structurele onderhouds- of licentiekosten verbonden aan dit systeem op lange termijn?

29.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Huybrechts, de informatie over de reistijden is informatie waarover Brussels Airport Company om veiligheidsredenen geen details publiek wenst te delen.

In het voorjaar van 2025 heeft Brussels Airport Company een systeem uitgerold voor radio-, video- en telecommunicatie via 5G-mobiele toestellen op het privé-5G-netwerk van Brussels Airport Company

voor alle operationele diensten, serviceproviders en commerciële partners. Het systeem werd opgezet als een redundant en robuust systeem. Doordat het een eigen luchthavensysteem is, wordt bovendien vermeden dat overbelasting van de algemene gebruikerssystemen de hulpverlening zou verstoren.

Voor de communicatie met de verschillende externe hulpdiensten wordt gebruikgemaakt van het ASTRID-netwerk, waarmee alle betrokken diensten vertrouwd zijn.

Het systeem vervangt het bestaande communicatiesysteem en heeft dus geen enkele invloed op de bestaande afspraken rond het taalgebruik op de luchthaven of binnen de verschillende gebruikersgroepen.

De communicatie tussen de veiligheidsdiensten valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik verzoek u dan ook om uw vragen in verband met dit onderwerp aan hem te stellen.

De **voorzitter**: Mevrouw Huybrechts heeft geen repliek.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[30] Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement des contrôles de la conduite sous influence d'alcool pendant les fêtes" (56012174C)

[30] Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangescherpte controles op rijden onder invloed van alcohol tijdens de feestdagen" (56012174C)

[30.01] Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, à l'approche des fêtes, la consommation d'alcool augmente, entraînant davantage de risques d'accident liés à la conduite sous influence. Afin d'y faire face, les autorités renforcent les contrôles d'alcoolémie et de drogues dans le but de prévenir les comportements dangereux et d'améliorer la sécurité routière. Au regard de ces enjeux, je souhaiterais obtenir des précisions sur l'efficacité et les résultats de ces dispositifs durant les fêtes de fin d'année qui viennent de se terminer.

Pouvez-vous faire le point sur le renforcement des contrôles d'alcool au volant mis en place lors de cette dernière période de fêtes, en précisant les moyens mobilisés, le nombre de contrôles effectués, ainsi que les périodes et les zones ciblées? Quels résultats chiffrés ont été observés en matière d'infractions constatées, d'accidents corporels et d'accidents mortels? Ces résultats traduisent-ils une évolution positive pour la sécurité routière par rapport aux années précédentes? Quelles leçons tirez-vous de ces données et quelles perspectives envisagez-vous, à court et à moyen terme, pour renforcer encore la prévention et l'efficacité des contrôles contre l'alcool au volant?

[30.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Au cours de la dernière campagne estivale BOB, qui a duré 12 semaines, de début juin à fin août 2025, la police a effectué un nombre record de contrôles d'alcoolémie, soit 522 031. Au cours de la campagne hivernale qui l'a précédée, plus de 600 000 contrôles ont été réalisés. Cela prouve que la police s'engage très fortement dans la lutte contre l'alcool au volant. Pour les contrôles BOB en cours, je vous renvoie à mon collègue Bernard Quintin, ministre de l'Intérieur.

En ce qui concerne les infractions liées à l'alcool détectées, voici les chiffres. En 2020: 30 950, en 2021: 35 836, en 2022: 46 625, en 2023: 47 000 et en 2024: 47 166. Chaque jour, au moins dix accidents routiers causés par l'alcool ou les drogues font des morts et des blessés. Sur la période 2014-2023, aucune amélioration du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents n'a été constatée. Celui-ci se situe depuis des années autour de 9 %. Au niveau européen, on estime toutefois qu'environ 25 % de tous les décès sur la route en Europe sont liés à l'alcool.

Le chiffre de 9 % en Belgique constitue donc une sous-estimation du chiffre réel car les conducteurs décédés ou gravement blessés ne peuvent pas être soumis à un test d'alcoolémie et les résultats des éventuels tests sanguins ne sont pas inclus dans les statistiques. Je suis persuadé que nous devons poursuivre nos efforts dans la lutte contre l'alcool et les drogues au volant. À court terme, j'espère que

l'abaissement du seuil pour le retrait immédiat du permis de conduire pendant 15 jours, c'est-à-dire à partir de 0,35 milligramme par litre d'alcool dans l'air expiré, soit de 0,8 pour 1 000 dans le sang, sera rapidement déployé à l'échelle nationale. À partir de décembre, tous les parquets flamands appliqueront déjà cette politique plus stricte. Avec cet abaissement du seuil, nous espérons voir un véritable changement concernant la norme sociale en matière de conduite sous l'influence de l'alcool.

Cette norme sociale belge doit absolument s'améliorer, sachant que, selon l'étude ESRA publiée par l'Institut Vias, la Belgique se classe en queue de peloton européen en matière de conduite sous l'influence de l'alcool: pas moins de 19 % des conducteurs belges interrogés ont admis avoir récemment conduit avec un taux d'alcoolémie trop élevé.

Fin 2025, le Conseil des ministres a approuvé un projet de loi qui introduit entre autres la prolongation de l'interdiction temporaire de conduire jusqu'à douze heures pour toutes les infractions liées à l'alcool.

À l'avenir, le gouvernement et moi-même voulons également renforcer la lutte contre la récidive afin que les personnes qui conduisent à plusieurs reprises sous l'influence de l'alcool comparaissent devant le tribunal et encourrent, le cas échéant, le risque de se voir imposer un éthylotest anti-démarrage à partir de 0,8 pour mille.

J'ai aussi demandé une étude sur la question de savoir si un éthylotest anti-démarrage constituait une bonne mesure de sécurité pour les personnes souffrant d'addiction, comme c'est par exemple le cas en Finlande, maintenant que la nouvelle directive sur le permis de conduire permet cette mesure.

En outre, je souhaite introduire des formations de réintégration axées notamment sur la conduite sous l'influence de l'alcool afin d'inciter au changement de comportement.

Je vous renvoie également à mon collègue de l'Intérieur pour cette question afin qu'il puisse me compléter. Je soutiens entre autres pleinement son initiative visant à enregistrer l'ensemble des contrôles dans une base de données des contrôles d'alcoolémie.

30.03 Serge Hilgsmann (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre pour toutes ces informations précises, peu rassurantes, bien sûr, vu cette faible amélioration sur les nombreuses années où la campagne Bob a été en place. Je vous remercie également pour les nouvelles décisions prises récemment, notamment en matière de réduction du seuil et de mesures en cas de récidive.

Concernant les statistiques, je comprends et je regrette vraiment qu'on ne puisse prendre en considération le taux d'alcoolémie lorsqu'il y a eu décès ou accident très grave. Sous couvert d'anonymat, et pour les statistiques elles-mêmes, n'est-il pas possible d'avoir ces informations-là, ou de les recueillir au niveau médical?

Je vous remercie et j'espère que les choses vont évoluer positivement. Merci beaucoup.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56012190C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoermiddel voor het woon-werkverkeer in Vlaanderen" (56012198C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail en Flandre" (56012198C)

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

Uit een recent onderzoek van Acerta blijkt dat de fiets steeds populairder wordt in het woon-werkverkeer.

De winst van de fiets gaat ten koste van het openbaar vervoer, dat qua aandeel in Vlaanderen onder

de 7 procent zakt. Amper 3,8 procent van de werknemers in Vlaanderen rekent nu exclusief op het openbaar vervoer, een daling van maar liefst 18,7 procent.

Op welke wijze wordt het aandeel van het pendelvervoer gemonitord binnen de NMBS?

Welke oorzaken ziet de minister voor de daling van het gebruik van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer?

Welke maatregelen zal de minister nemen om het gebruik van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer te stimuleren?

31.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, op basis van enkele metrische modellen voor de voorspelling van de vraag naar vervoer per trein is de prognose van het ondernemingsplan van de NMBS een groei van het reizigersverkeer met ongeveer 30 % tegen 2032, in vergelijking met 2022. Die groei wordt hoofdzakelijk gedragen door het segment vrijetijdsreizen.

De NMBS wil op die ontwikkelingen inspelen door haar vervoersaanbod te verbeteren, bijvoorbeeld door het voorstedelijk en het weekendaanbod te versterken en door haar productassortiment uit te breiden.

Het aandeel van het woon-werkverkeer wordt door de NMBS opgevolgd door het monitoren van verschillende bestaande mobiliteitsstudies, waaronder de studies van Acerta en de federale enquête over de mobiliteit in België van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarnaast voert de NMBS ook eigen studies uit om het pendelgedrag en de noden van reizigers goed te kunnen opvolgen en beter te begrijpen hoe het woon-werkverkeer evolueert.

Uit de verschillende mobiliteitsstudies blijkt dat de daling van het gebruik van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer het gevolg is van een combinatie van structurele factoren. Zo heeft de sterke toename van telewerk en hybride werkvormen geleid tot een daling van het aantal pendeldagen.

Tegelijk is er een duidelijke verschuiving naar actieve vervoerswijzen, in het bijzonder de fiets, die voor een steeds groter aandeel van de werknemers het belangrijkste vervoermiddel voor woon-werkverkeer is geworden, mede door de doorbraak van de elektrische fiets. Daarnaast spelen ook kortere woon-werkafstanden en de blijvende aantrekkingskracht van de bedrijfswagen een rol.

De NMBS werkt continu aan de verdere promotie van het woon-werkverkeer, met de belangrijke lancering van het Flex Abonnement. Het abonnementsaanbod evolueert om beter aan te sluiten bij de noden van de werknemers. Voorts wordt het vervoersplan verder uitgebreid en vinden uitgebreide communicatie- en salesinspanningen plaats ten aanzien van zowel werknemers als werkgevers om het gebruik van de trein voor woon-werkverplaatsingen te stimuleren.

31.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de essentie van de zaak is natuurlijk dat het aandeel van het woon-werkverkeer in het openbaar vervoer per trein enorm gedaald is.

Ik hoor drie zaken, namelijk de uitbreiding van het vervoersplan, een uitbreiding van de Flex Abonnementen en daarover meer promotie maken en meer communiceren. Ik vraag mij af of dat zal volstaan. Alles begint immers bij een goede dienstverlening, dus bij stipte treinen, minder afgeschafte treinen en haltes die niet worden overgeslagen. Dat zijn allemaal problemen waarover we het regelmatig hebben in de commissie voor Mobiliteit. Daarmee begint het, met betrouwbaarheid.

We zullen dat verder opvolgen, net zoals de NMBS dat doet. De NMBS voert blijkbaar ook een eigen studie uit en baseert zich voor de rest op externe studies. Wij zullen dat ook doen en we zullen zien in welke richting die cijfers evolueren.

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

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het actieplan voor de terugkeer van gedetineerden" (56012201C)

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan d'action visant à favoriser le retour des détenus" (56012201C)

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

Verwijzend naar de notificaties Begroting 2026-2029 die we recent mochten ontvangen werd de minister van Mobiliteit gevraagd om, in het kader van het Whole of Government principe in het regeerakkoord en het Actieplan Terugkeer Gedetineerden, in samenwerking met de minister van Asiel en Migratie en de minister van Justitie een plan uit te werken met het oog op het zoveel mogelijk wegwerken van de beperkingen door luchtvaartmaatschappijen die een impact hebben op het aantal

overbrengingen door Justitie en het aantal terugkeer door Asiel en migratie. Dit plan moest gefinaliseerd worden tegen 15/12/2025 en moest worden besproken binnen de Taskforce Overbevolking gevangenen inzake de terugkeer van gedetineerden.

Kan de minister bovenvermeld plan toelichten? Wat is de stand van zaken? Welke zijn de bestaande beperkingen die nog dienen weggewerkt te worden? Welke maatregelen zijn er al genomen of zullen genomen worden om de bestaande beperkingen weg te werken? Wat zal de timing zijn? Wat zal de kostprijs zijn? Wie zal deze kosten dragen? Zal er een verdeelsleutel worden toegepast tussen de betrokken beleidsdepartementen? Welke zal dat zijn? Wat zal de invloed zijn op het aantal georganiseerde terugkeer, op korte (2026) en op lange (2026-2029) termijn? Wat was de inhoud van de besprekingen binnen de Taskforce Overbevolking gevangenen? Welke feedback ontving de minister van hen?

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het principe *whole of government* werd vastgelegd in het regeerakkoord. Een van de actieplannen betreft de justitiële overbrenging van gedetineerden. In dat kader werd mij gevraagd om in samenwerking met de minister van Asiel en Migratie en de minister van Justitie een plan uit te werken om de door luchtvaartmaatschappijen opgelegde beperkingen zoveel mogelijk te verminderen. Die beperkingen hebben immers een rechtstreekse impact op zowel het aantal overbrengingen uitgevoerd door Justitie als op het aantal terugkeerders beheerd door Asiel en Migratie.

De belangrijkste bevoegdheid om vragen te beantwoorden over de inhoud, de voortgang, de te nemen maatregelen, de kalender, de kosten en de verwachte impact van dat plan ligt echter bij de minister van Asiel en Migratie. Bovendien is de eerste coördinatievergadering over het opstellen van dit plan gepland voor eind januari. Het is daarom nog te vroeg om concrete informatie te verstrekken over de bestaande beperkingen, de geplande maatregelen, de kosten daarvan, de verdeling over de betrokken departementen of de verwachte impact op het aantal terugkeerders, zowel op korte als op lange termijn. Aangezien zij niet vertegenwoordigd zijn in de taskforce overbevolking in de gevangenis, lijkt het gepaster dat vragen over de inhoud van de bespreking en de daarbinnen gegeven feedback rechtstreeks worden gericht aan de bevoegde minister, namelijk de minister van Justitie.

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

Ik ben enigszins verbaasd over uw antwoorden. In de notificatie staat dat er naar u wordt gekeken om een gecoördineerde aanpak uit te werken en een plan op te stellen. Dat plan moest volgens de notificatie gefinaliseerd zijn tegen 15 december 2025. We zijn inmiddels bijna een maand verder en ik hoor dat we eigenlijk pas eind januari een eerste coördinerende vergadering zullen hebben. Er wordt tevens verwezen naar de andere beleidsdomeinen. Samengevat, we staan op dit moment eigenlijk nog nergens.

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

33 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oneerlijke concurrentie tussen luchthavens" (56012242C)

33 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concurrence déloyale entre les aéroports" (56012242C)

33.01 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, Brussels Airport is Vlaanderens tweede grootste economische motor. Het gaat om tienduizenden jobs, internationale connectiviteit en een zeer grote toegevoegde waarde voor onze bedrijven en onze export. Toch moet net die luchthaven vandaag extra kosten dragen voor de luchtverkeersleiding, terwijl concurrenten, zoals de luchthaven van Charleroi, die kosten niet moeten betalen omdat de Waalse overheid dat naar zich toe trekt. Door dat financieringsmodel houdt de federale overheid de verdere groei van Zaventem eigenlijk actief tegen, terwijl ze zo oneerlijke concurrentie mee financiert.

Voor mijn concrete vragen verwijs ik naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend, om het wat vooruit te laten gaan.

Vindt u het verdedigbaar dat luchtvaartmaatschappijen voor identieke luchtverkeersleidingsdiensten wel betalen op Zaventem, maar niet op bijvoorbeeld Charleroi?

Erkent u dat dit financieringsverschil een concurrentievoordeel creëert voor regionale luchthavens, in het bijzonder Charleroi, ten nadele van Brussels Airport?

Bent u bereid het financieringsmodel van Skeyes te herzien of te harmoniseren, zodat alle luchthavens volgens vergelijkbare principes worden behandeld?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Huybrechts, het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 bepaalt de modaliteiten voor de financiering van de luchtvaart- en navigatiediensten in België. Dat akkoord bepaalt dat de federale overheid de kosten voor de regionale luchthavens dient te dragen tot op het niveau van het afsluiten van het samenwerkingsakkoord. In de praktijk financiert de federale overheid 100 % van de kosten voor het verzekeren van de dienstverlening op de Vlaamse luchthavens en 85 % van de kosten voor het verzekeren van de dienstverlening op de Waalse luchthavens. Het Waals Gewest financiert de overige 15 % voor de dienstverlening op de Waalse regionale luchthavens.

De financieringsmechanismen opgenomen in het voormeld samenwerkingsakkoord zijn niet van toepassing op de luchthaven van Brussel. Bij de creatie van het koninklijk besluit houdende factor F in 2015 werd echter besloten om ook een deel van de kosten, ongeveer 25 %, voor de dienstverlening in Brussel te financieren, teneinde een gelijk spelveld te creëren.

Er dient echter te worden benadrukt dat de functies van de regionale luchthavens en de luchthaven van Brussel fundamenteel verschillen. De regionale luchthavens voorzien in regionale connectiviteit, terwijl Brussel een hubfunctie vervult, met een andere operationele realiteit. In dat opzicht kan een verschil in behandeling worden verantwoord. Dat verschil is proportioneel, aangezien de dienstverlening op Brussels Airport gedeeltelijk wordt gefinancierd, zonder dat daartoe een wettelijke verplichting bestaat, in tegenstelling tot de regionale luchthavens.

De huidige van toepassing zijnde regelgevingen rechtvaardigen dus de huidige financieringsmechanismen.

33.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, de feiten zijn duidelijk. Voor de identieke luchtverkeersleidingdiensten, namelijk van skeyes, betalen luchtvaartmaatschappijen in Zaventem wel, terwijl ze bijvoorbeeld in Charleroi niets betalen, deels omdat de federale overheid bijdraagt, terwijl de rest door de Waalse overheid wordt gedragen.

Dat is absoluut niet te verantwoorden. Laten we heel eerlijk zijn, dat financieringsmodel creëert echt een oneerlijke concurrentie, ten nadele van Brussels Airport en op dit moment vooral ten voordele van de luchthaven van Charleroi, die de laatste jaren sterk is uitgebreid en daarvan het meest kan profiteren, zeker als men kijkt naar andere regionale luchthavens, zoals Deurne of Luik. Als Vlaams-nationalist zal ik dat nooit aanvaarden en daarom zal ik dat blijven bevragen. Ik roep u op om dat systeem volledig te harmoniseren, zodat ook de luchthaven van Zaventem een eerlijk beleid kan krijgen.

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

34 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het HERON-project" (56012243C)

34 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet HERON" (56012243C)

34.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Sinds 1 oktober van dit jaar wordt er op Brussels Airport met nieuwe soorten van landingen getest die voor minder geluidshinder zouden moeten zorgen. Het doel is om te onderzoeken of schuinere landingen kunnen zorgen voor minder geluidsoverlast, minder CO₂-uitstoot en minder brandstofverbruik. Door de landing in een steilere hoek te starten, blijven vliegtuigen langer op grotere hoogte en vliegen ze ook met een lagere snelheid. Dat resulteert in minder geluidsoverlast voor omwonenden, zegt Skeyes. Onder meer Brussels Airlines, TUI en Vueling doen mee aan de testen.

Het project vindt plaats in het kader van het internationale HERON-consortium (Highly Efficient Green Operations), onder leiding van Airbus. Het doel is om verschillende ontwikkelingen te testen die leiden tot minder vluchtvertragingen, minder brandstofverbruik, minder CO₂-uitstoot en minder geluidsoverlast. Voor het project komen 26 partners uit elf landen samen. Het wordt ondersteund door zes luchtvaartmaatschappijen, acht luchtvaarnavigatiediensten en vijf luchthavens in heel Europa.

Het is hier al een geruime tijd stil over dus vandaar volgende vragen aan de minister:

Wat zijn de resultaten van deze testen?

Resulteren de landingen in steilere hoek tot minder CO₂-uitstoot, zo ja, hoeveel?

Resulteren de landingen in steilere hoek tot minder brandstofverbruik, zo ja, hoeveel?

Resulteren de landingen in steilere hoek tot minder geluidsoverlast, zo ja, hoeveel?

Wat zijn de verdere plannen rond dit HERON-project?

34.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De resultaten van het HERON-project worden op dit moment gefinaliseerd en zullen zeer binnenkort gecommuniceerd worden, waarbij ze uiteraard ook met het kabinet en het Parlement gedeeld zullen worden. U was dus een beetje te vroeg.

34.03 Britt Huybrechts (VB): Dank u wel, mijnheer de minister.

Het is eigenlijk wel grappig. De eerste keer dat ik hier een vraag over stelde, aan uw voorganger, kreeg ik als antwoord dat het over een half jaartje zou bekend zijn. Daarna richtte ik mij tot u en kreeg ik telkens nieuwe deadlines. Nu moet ik opnieuw wachten.

U hebt daar absoluut geen schuld aan, maar ik ben oprecht benieuwd, want dat project is enorm interessant en belangrijk voor heel het luchthavendossier, zowel wat de CO₂-uitstoot betreft als wat de geluidsoverlast betreft, zeker voor de Vlaamse gemeenten in de Rand rond Brussel.

Opnieuw, ik kijk uit naar de antwoorden. Over een paar maanden zal ik hier opnieuw een vraag over stellen.

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

35 **Samengevoegde vragen van**

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een helse pendeltocht naar de Noorderkempen" (56012283C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorproblemen in de regio Noorderkempen" (56012305C)

35 **Questions jointes de**

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un trajet infernal vers la région de Noorderkempen" (56012283C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes sur le rail dans la région de Noorderkempen" (56012305C)

35.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, aan het begin van een nieuw jaar hebben we steeds een hoop goede voornemens, maar helaas valt daar in de Noorderkempen niets van te merken. Wat een eenvoudige treinrit van slechts 17 minuten had moeten zijn, is vorige week voor een aantal pendelaars uitgedraaid op een ware nachtmerrie.

Een trein die op tijd vertrok in Antwerpen kwam door een defecte bovenleiding tot stilstand op nauwelijks twee kilometer van het station Noorderkempen. De treinreizigers zaten urenlang vast zonder eten, zonder drinken, zonder elektriciteit, maar vooral zonder duidelijke informatie. Zelfs de treinbegeleider beschikte over weinig informatie, waardoor de reizigers pas via toevallig aanwezige medewerkers van de NMBS en Infrabel enig zicht kregen op wat er aan de hand was.

Gaandeweg werd de situatie problematischer: de luchtcirculatie viel uit, het werd koud, de verlichting viel weg en mensen wisten nog steeds niet hoe lang het zou duren. Uiteindelijk werd zelfs de politie gecontacteerd omdat de spanningen opliepen. Na meer dan vier uur werd beslist om de trein terug te slepen richting Antwerpen, waar een vervangbus zou worden voorzien.

Waarom moet het telkens zo lang duren voordat zo'n beslissing kan worden genomen? Wat het dossier nog ernstiger maakt, is dat dezelfde gebrekkige communicatie in de defecte trein ook werd doorgetrokken naar de andere trein. Een trein die omgeleid werd, met onder meer een aantal schoolkinderen aan boord, reed zonder tussenstops door tot in Rotterdam. Op de infoborden stond nochtans wel degelijk dat de trein zou stoppen. Wat er afgelopen vrijdag is gebeurd, is ongezien.

Wat mijn vragen betreft, wil ik graag verwijzen naar de schriftelijke ingediende versie.

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

Afgelopen vrijdag werden de treinreizigers die gebruik wilden maken van het station Noorderkempen getroffen door heel wat problemen op het spoor. Niet alleen de dienstverlening liet te wensen over, ook de communicatie naar de treinreizigers was ondermaats. Zelfs het personeel van de NMBS - de treinbestuurder en de treinbegeleider - bleven lange tijd in het ongewisse over de problemen die zich voordeden.

Acht de minister het normaal dat treinreizigers als het ware gegijzeld of ontvoerd worden tot een rit in Rotterdam toe?

Kan de minister toelichten waarom de communicatie bij de problemen mank liep?

Welke maatregelen zal de minister nemen opdat de communicatie in de toekomst wel correct en performant zou kunnen verlopen?

Acht de minister de problemen die zich voordeden een goede zaak om meer treinreizigers te bewegen tot het nemen van de trein in plaats van de auto?

Op welke wijze zullen de structurele problemen inzake dienstverlening die zich in de regio Kempen voordoen verholpen worden?

35.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, vrijdag 9 januari rond 16.15 uur werd de bovenleiding tijdelijk uitgeschakeld op de HSL 4 ter hoogte van Noorderkempen. Infrabel heeft

controles en tests uitgevoerd, maar er bleek geen probleem te zijn met de bovenleiding, aangezien andere treinen konden blijven rijden. Er was ook geen schade, waardoor geen herstelling nodig was.

Het probleem lag bij een reizigerstrein met een defect aan de pantograaf, de stroomafnemer, die daardoor niet meer verder kon rijden. De defecte trein meldde zich in nood en moest worden weggesleept, maar dat heeft zeer lang geduurd. De hulpelementen kwamen van Schaarbeek en het koppelen verliep niet vlot. Uiteindelijk is de trein met 50 reizigers aan boord met ruim vier uur vertraging aangekomen in het station Noorderkempen.

Daarnaast is nog een andere trein omgeleid, maar die is pas in Nederland, voorbij Breda, gestopt in plaats van in Noorderkempen. De reizigersinformatie aan boord van die trein zou niet goed zijn geweest.

Ik kom terug op de concrete feiten. Een trein die onderweg was van Antwerpen richting Noorderkempen kreeg een technisch defect op spoorlijn 4, waardoor hij tot stilstand kwam op enkele kilometers van het station Noorderkempen. De NMBS heeft een hulplocomotief ter plaatse gestuurd met de bedoeling de trein verder te slepen naar een station, maar door het technisch defect lukte het koppelen van de hulplocomotief niet, waardoor de trein zeer lange tijd heeft stilgestaan.

Door dit probleem op spoorlijn 4 moest het treinverkeer worden omgeleid via spoorlijn 12. Het bleek technisch niet mogelijk om de omgeleide trein te laten stoppen in Essen en Roosendaal, waardoor die genoodzaakt was door te rijden naar Nederland. De reizigers in deze trein konden daardoor pas in Nederland uitstappen.

Beide incidenten, die met elkaar gelinkt zijn, hadden uiteraard een grote impact op de reizigers. De NMBS begrijpt de frustraties van de reizigers en biedt hun, net als ik, excuses aan. Ze betreurt ten eerste dat dit is voorgevallen.

De interne analyse is lopende om na te gaan wat er precies is misgelopen en vooral welke lessen daaruit moeten worden getrokken voor de toekomst.

De analyse is nog niet afgerond, wat logisch is gezien de recente gebeurtenis. Ik stel voor dat we daarop terugkomen in onze volgende commissievergadering.

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

Het gaat hier inderdaad om een noodsituatie, maar ik veronderstel dat een bedrijf als de NMBS ook noodprocedures heeft voor dergelijke situaties. De noodprocedures moeten worden opgestart en ook worden uitgevoerd, zoals voorzien in de opgemaakte noodplannen. Ik heb echter het gevoel – en ik heb ook informatie ontvangen – dat daar iets aan schort en dat dit niet altijd gebeurt.

Elk incident is anders, dus men kan een incident niet altijd volgens het boekje behandelen, maar toch is dit niet het eerste incident op spoorlijnen waarbij het telkens uren duurt voordat er hulp geboden kan worden. U verwijst in dit verband naar hulp die moest komen uit Schaarbeek. Daarbij stel ik me ook de vraag of dat niet dichterbij kan worden gerealiseerd. Is het logisch dat de Kempen vanuit Brussel wordt aangestuurd? Dat zijn zaken die bekeken moeten worden.

Om nog even stil te staan bij het station Noorderkempen, ik ontvang dagelijks berichten van mensen die schrijven dat zij geen vertrouwen meer hebben in die lijn. Ze sturen mij een bericht als ze in hun auto zitten omdat hun trein weer eens niet is komen opdagen. Het kan immers echt zo zijn dat mensen 's ochtends vertrekken, op de app kijken, 20 minuten naar het station rijden, daar aankomen en ontdekken dat de trein plots niet meer rijdt.

Wat afgelopen vrijdag gebeurde, maakt het nog pijnlijker: men denkt een treinreisje van 17 minuten te maken, maar het wordt ineens vijf tot zes uren. U krijgt het ook niet meer verkocht dat oplossingen zo lang op zich laten wachten. Het vertrouwen is volledig weg, wat niemand zal verbazen. Op dat traject wordt ook heel vaak gesproken over verouderd materiaal en dat is de realiteit waarmee de reizigers dagelijks worden geconfronteerd.

Ik ben nog altijd zeer verheugd dat u zelf heeft aangegeven naar Noorderkempen te willen komen.

Ergens in maart hebben we dat gepland. Ik dank u daar nu al voor, maar ik hoop echt dat het niet bij een bezoek blijft. Er moet effectief worden gesproken over alle mogelijke opties en oplossingen die daar kunnen worden doorgevoerd. Wat daar vandaag gebeurt, is namelijk niet stationwaardig en voor de reizigers niet langer houdbaar. Zij willen opnieuw treinen die rijden, waarop ze kunnen rekenen voor een betrouwbare dienstverlening. De Noorderkempen verdient echt beter dan dit. Dank u wel.

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

Het kan gebeuren dat een trein technische problemen heeft. Dan is er echter ook een technisch probleem om een hulplocomotief gekoppeld te krijgen. Vervolgens zijn er technische problemen waardoor in twee stations niet kan worden gestopt en men verder moet reizen naar Rotterdam. Dat is allemaal wel heel veel. En dan is er nog het vaste onderwerp: de communicatie, die ook zeer gebrekkig verloopt.

Het is dus inderdaad een goed idee om eens naar Noorderkempen te gaan. Ik geef u echter één persoonlijk advies mee: doe dat niet met de trein, maar neem de auto.

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

36 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthaven Luik-Bierset" (56012297C)

36 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'aéroport de Liège-Bierset" (56012297C)

36.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Recentelijk raakte bekend dat Luchthaven Luik-Bierset in 2026 geen passagiersvluchten meer zal aanbieden en zich vrijwel volledig zal toelagen op vrachtvervoer. Die luchthaven kende de afgelopen jaren een sterke groei in cargovolumes en ambieert een plaats in de Europese top van vrachtluchthavens.

Tegelijk staat Brussels Airport, Vlaanderens tweede grootste economische motor, onder zware druk door strikte regels inzake nachtvluchten, geluidsoverlast en milieu-impact.

Daarom volgende vragen:

Zijn Luchthaven Luik-Bierset en Brussels Airport onderworpen aan dezelfde regels inzake nachtvluchten, nachturen, geluidsnormen, milieuverplichtingen en handhaving? Zo neen, welke verschillen bestaan er precies en hoe verantwoordt de minister die?

Acht de minister het verantwoord dat bedrijven hun activiteiten kunnen verplaatsen naar luchthavens met soepelere nacht- en milieuregels, wat leidt tot interne concurrentievervalsing binnen België?

Hoe past de verdere uitbreiding van vrachtafstanden in Luik binnen het federale klimaat- en mobiliteitsbeleid, zeker in vergelijking met de beperkingen die worden opgelegd aan Brussels Airport?

Kan de minister garanderen dat Brussels Airport niet structureel wordt benadeeld door strengere regels, terwijl andere Belgische luchthavens meer operationele ruimte krijgen?

Heeft u hierover samengezeten met uw collega van de Waalse overheid?

Bestaat er een federale visie op de rolverdeling tussen Belgische luchthavens, in het bijzonder wat betreft vrachtvervoer, of laat men de verschillende luchthavens autonoom en ongecoördineerd groeien?

36.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, Liège Airport is een vrachtluchthaven die 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 open is. Dankzij de nieuwe exploitatievergunning mag de luchthaven 's nachts opereren, maar het aantal bewegingen is beperkt tot 55.000 per jaar.

De Waalse wetgever heeft een langetermijnontwikkelingsplan en een plan tegen blootstelling aan geluid opgesteld die als kader dienen voor de ontwikkeling van de regionale luchthaven.

De naleving van de geluidsnormen wordt nauwgezet gecontroleerd, met name door de Société wallonne des aéroports. In dat opzicht passen de activiteiten van de Waalse luchthavens in een algemeen beleid van milieubeheer.

De luchthavenactiviteit is van nature concurrentieel en beperkt zich niet tot één gebied. Elke luchthaven benadrukt haar sterke punten om activiteiten op haar site te genereren. Brussels Airport genereert bijvoorbeeld vracht dankzij haar passagiersvluchten, wat Liège Airport niet kan doen. Het aantal toegestane bewegingen ligt ook aanzienlijk hoger dan op de nationale luchthaven. Het is dus onjuist om te spreken van interne concurrentievervalsing in een sector die geen grenzen kent.

De groei van luchthavens wordt geregeld door de milieuvergunning en de exploitatievergunningen. De volgende milieuvergunning die aan Brussels Airport zal worden verleend, zal het nieuw kader van de exploitatie vastleggen. Ze valt, zoals u weet, onder de bevoegdheid van de gewestelijke overheid.

36.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat ik nader zal bekijken.

Het stelt mij in elk geval gerust dat ook daar wordt gekeken naar zowel de geluidsnormen als de milieunormen.

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

37 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de tegenslagen van 2025 op de luchthaven van Zaventem" (56012309C)

37 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence des revers de l'année 2025 sur l'aéroport de Zaventem" (56012309C)

37.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Ik verwijs naar mijn SV nr. 614 dd. 21/10/2025 waarop ik tot op heden geen antwoord mocht ontvangen.

De luchthaven van Zaventem is naast de haven van Antwerpen één van de belangrijkste economische motoren van Vlaanderen. Ze biedt rechtstreeks en onrechtstreeks werk aan tienduizenden mensen en vormt een cruciale toegangspoort voor onze export, toerisme en internationale handel.

Het voorbije jaar werd Brussels Airport echter zwaar getroffen door een opeenstapeling van tegenslagen.

Zo waren er meerdere stakingen die de luchthavenwerking lamlegden op 9 en 13 januari, 13 februari, 31 maart, 29 april, 25 juni en 14 oktober. Daarnaast kreeg de luchthaven af te rekenen met een cyberaanval, die pas kon worden opgelost nadat de hackers werden uitbetaald.

Verder kampen reizigers al maanden met lange wachtrijen aan de paspoortcontrole door een structureel tekort aan personeel bij de federale diensten. Daarbovenop kwam nog de beslissing van de federale regering om de vliegtuigtaks retroactief te verhogen, wat de competitiviteit van de luchthaven en haar maatschappijen verder onder druk zet.

Kan u een overzicht geven van de totale financiële schade die Brussels Airport heeft geleden door de verschillende stakingen van dit jaar (9 en 13 januari, 13 februari, 31 maart, 29 april, 25 juni)?

Kan u aangeven hoeveel vluchten en passagiers hierdoor werden getroffen, en wat de geschatte economische impact hiervan was op de tewerkstelling op en rond de luchthaven?

Wat was de financiële impact van de cyberaanval op de luchthaven (incl. kosten voor IT-herstel, operationele onderbreking en reputatieschade)? Hoeveel werd er effectief betaald aan de hackers om de aanval te beëindigen, en onder welke voorwaarden is dit gebeurd? Welke structurele maatregelen werden sindsdien genomen om gelijkaardige cyberaanvallen te voorkomen?

Wat zijn de geschatte kosten en vertragingen die voortvloeien uit het personeelstekort aan de paspoortcontrole?

Kan u een raming geven van de extra belastingdruk die de retroactieve verhoging van de vliegtuigtaks heeft veroorzaakt voor de luchtvaartmaatschappijen en reizigers?

Welke concrete maatregelen zal u nemen om onze Vlaamse luchthaven van Zaventem te ondersteunen in dit uitzonderlijk moeilijk jaar, zowel op vlak van veiligheid, personeelsbeheer als fiscale stabiliteit?

37.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: In 2025 hebben zes vakbondsacties de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen langdurig getroffen. Hoewel de acties niets te maken hadden met de eisen die specifiek betrekking hebben op de luchtvaartsector, schat Brussels Airport Company haar verliezen op 25 miljoen euro per stakingsdag. BAC heeft mij meegedeeld dat in totaal 1.259 vertrekkende en 823 aankomende vluchten werden geannuleerd, wat een impact had op ongeveer 250.000 passagiers. Ik sta in contact met verschillende luchtvaartmaatschappijen, die erop aandringen dat er maatregelen worden overwogen om de gevolgen van stakingen op de luchthaven te beperken. Daartoe ben ik van plan een overleg te organiseren met de luchthaven en de belangrijke gebruikers, in het licht van hun ervaringen op buitenlandse luchthavens, om de mogelijkheden te onderzoeken die hieromtrent bestaan in het kader van de geldende wetgeving.

Wat de cyberaanval betreft, is het bedrag van de schade op dit moment nog niet volledig berekend, maar BAC heeft een bezwaarprocedure ingesteld tegen Collins Aerospace en de directie zal bezwaren van luchtvaartmaatschappijen behandelen waarvan de passagiers hebben beslist deze met BAC te zullen regelen. Bovendien beschikt BAC over een verzekering die cyberrisico's dekt en die kwantificeerbare financiële schade en extra kosten als gevolg van de cyberaanval zou moeten dekken. De aanval was gericht tegen Collins Aerospace, de leverancier van de registratie- en inschepingssystemen van Brussels Airport en niet rechtstreeks tegen BAC. Daarom kan BAC geen antwoord geven op de vraag hoeveel er aan de hackers is betaald.

Collins Aerospace heeft een geheel nieuwe oplossing ingevoerd op de luchthaven van Brussel, met extra veiligheidsmaatregelen.

Wat de grenscontroles op de luchthaven betreft, heeft de autoriteit afgelopen zomer een zomerplan opgesteld om die goed te organiseren. Het plan voorziet in de inzet van extra grenscontroleurs tijdens drukke periodes en is verlengd om rekening te houden met de geleidelijke invoering van het Entry/Exit System (EES), het nieuwe biometrische controlesysteem aan de buitengrenzen van de Europese Unie. De organisatie en uitvoering van die grenscontrole vallen onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Tijdens de overgangsfase kunnen er tijdens drukke periodes langere wachttijden ontstaan bij de grenscontroles. Dat hangt samen met de geleidelijke invoering van het EES, dat momenteel nog beperkt is qua reikwijdte en geen biometrische registratie omvat.

Volgens de huidige planning zal het EES begin april 2026 volledig operationeel zijn. In dat kader worden momenteel de nodige extra maatregelen op het vlak van personeel en organisatie bestudeerd om de goede werking van het systeem te waarborgen. Het door de luchtvaartpolitie aangekondigde plan voor structurele versterking tegen eind 2026 kadert in deze bredere evaluatie.

De tijdelijke inzet van personeel in het kader van het zomerplan blijft ondertussen bijdragen aan de continuïteit van de dienstverlening tijdens de spitsuren. Die ontwikkeling wordt van dichtbij opgevolgd, rekening houdend met het belang van een efficiënte reizigersstroom en met de algemene werking van de luchthaven. De luchthavenuitbater en de andere betrokkenen zetten de dialoog met de bevoegde overheden voort, in het bijzonder met de minister van Binnenlandse Zaken, die verantwoordelijk is voor het beleid rond grenscontroles.

De kosten die de vertraging heeft veroorzaakt, betreft een vraag die de luchtvaartmaatschappijen zelf

moeten beantwoorden. Er lopen momenteel tal van initiatieven om ervoor te zorgen dat de federale overheid, in samenwerking met BAC, de werking van de luchthaven ondersteunt.

Zoals ik heb vermeld, is er een nauwe samenwerking tot stand gekomen om de wachttijden aan de grenscontroles te verkorten en het nieuwe inreis-uitreisstelsel in te voeren. Ik roep daarbij de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Asiel en Migratie op om aan die thema's een hoge prioriteit te geven.

Tot slot kunnen we in deze budgettaire moeilijke periode jammer genoeg geen fiscale stabiliteit waarborgen. Net zoals alle andere ondernemingen zal ook de luchthaven moeten bijdragen aan de verbetering van de fiscale situatie van de overheid. Er is eveneens een toenemende druk in België, net als in de andere Europese landen, om het luchtvervoer ecologischer te maken. Het is mijn bedoeling om geleidelijk stappen in de goede richting te zetten, zonder de sector al te zeer te verstoren.

37.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, zoveel stakingen in één jaar tijd, dat is zot. Ik denk dat het aantal stakingen bij Brussels Airport in één jaar tijd zelfs een record is. Men moet weten dat elke stakingsdag 25 miljoen euro verlies betekent. Het was trouwens één bepaalde dienst die staakte, één bepaalde dienst op Brussels Airport legde de hele luchthaven volledig lam. Dat is gewoon te absurd voor woorden. Noch Brussels Airport, noch Brussels Airlines heeft effect op wat die dienst doet.

Ik had deze vraag schriftelijk ingediend in oktober en had deze week nog altijd geen antwoord ontvangen. Daarom heb ik deze vraag ook mondeling ingediend en vandaag heb ik eindelijk antwoord gekregen. Die vertraging vind ik jammer. Ik heb trouwens nog een andere schriftelijke vraag uit oktober waarop ik nog steeds geen antwoord heb gekregen.

Ik weet natuurlijk dat dit niet persoonlijk uw fout is, ik weet ook dat uw kabinet heel veel vragen krijgt, maar het wordt misschien tijd dat u er achter zit. Het kan immers niet zijn dat wij maanden moeten wachten op antwoorden op schriftelijke vragen, dat komt de democratie niet ten goede. Ik weet dat collega's die twee maanden later vragen hebben ingediend bij andere ministers, via die ministers sneller een antwoord krijgen. Dat maakt alles nog eens extra pijnlijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les attaques du gouvernement contre le rail" (56012311C)

38 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanvallen van de regering op het spoor" (56012311C)

38.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, à cause de ce que votre gouvernement annonce pour les chemins de fer, les cheminots déposent un préavis de grève pour la fin de ce mois.

Je voudrais commencer par mettre en avant le moment choisi: pendant les vacances de Noël, alors que les gens respirent un peu et que le débat public est au ralenti. On peut dire que vous avez gâché le Noël de beaucoup de monde.

Votre gouvernement a en effet décidé d'attaquer le rail: fin du statut, remise en cause de HR Rail et affaiblissement des syndicats. Concernant les syndicats, la suppression imposée de la règle des deux tiers constitue une attaque contre nos droits démocratiques et une remise en question de la concertation sociale telle qu'elle existe aujourd'hui en Belgique.

Avec vous, les chemins de fer seront la première entreprise dans laquelle la direction peut changer seule le règlement de travail, la convention collective et le statut. Ce n'est pas acceptable. Globalement, vos attaques posent des questions majeures concernant la sécurité, les coûts et la qualité du service public ferroviaire.

J'ai plusieurs questions pour vous, monsieur le ministre.

Vous aviez évoqué précédemment un horizon de janvier 2028 pour certaines réformes. Pourquoi parle-t-on aujourd'hui de juin 2026? Qu'est-ce qui justifie un changement de calendrier aussi brutal?

Cela signifie-t-il que ce qui était présenté comme possible hier ne l'est plus aujourd'hui ou que ces engagements n'étaient pas sincères dès le départ?

Pourquoi aucune exception n'est-elle prévue pour permettre malgré tout l'engagement de statutaires dans certaines fonctions essentielles à la sécurité et à la transmission des savoirs?

Si l'augmentation du taux est annoncée comme progressive et que le rail part déjà d'un niveau plus élevé que le reste de la fonction publique, pourquoi imposer une échéance aussi rapprochée?

Pouvez-vous confirmer ces projets en précisant leur contenu exact et le calendrier de leur mise en œuvre?

Comment justifiez-vous la fin de l'embauche sous statut alors que celle-ci garantit la stabilité des équipes, la transmission des savoirs et la sécurité dans un secteur à risque?

Quels sont les objectifs poursuivis par la réduction des compétences de HR Rail, et quelles en seront les conséquences concrètes pour les travailleurs et pour l'efficacité du service public?

Pourquoi vouloir affaiblir le rôle des syndicats dans la concertation sociale alors que le rail fait face à d'importants défis en matière de sécurité, de personnel et de qualité du service?

Enfin, êtes-vous prêt à suspendre ces projets et à ouvrir une véritable concertation avec les représentants du personnel afin de renforcer le rail plutôt que de l'affaiblir?

38.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Jacquet, je crois avoir déjà répondu à la plupart de ces questions, grâce aux interventions de plusieurs de vos collègues. Néanmoins, je vais résumer mon propos. Le gouvernement a pris des décisions pour renforcer les chemins de fer. C'est nécessaire si nous voulons relever les défis du futur. Vous considérez que le *turnover* va augmenter. Cependant, des employeurs comme HR Rail, Infrabel et la SNCB restent convaincus du contraire, vu que les chemins de fer belges continueront à être un employeur attractif.

S'agissant du transfert de certaines compétences HR Rail, cela n'entraîne aucune conséquence sur les travailleurs et le service public. Au contraire, le transfert des recrutements vers les entités permettra de fluidifier le processus de recrutement et de mieux comprendre les besoins du terrain, qui varient toujours selon les entreprises. Il n'y a aucune volonté de limiter le rôle des syndicats, mais mon but est de responsabiliser toutes les parties impliquées dans le dialogue social et d'apporter les transformations nécessaires pour relever les défis de demain. Je compte sur toutes les parties pour mettre tout en œuvre afin de négocier des mesures en faveur des travailleurs et des employeurs. Après plusieurs mois de concertation avec les entreprises ferroviaires et les syndicats, j'ai signé à deux reprises un accord avec les responsables des syndicats reconnus. Il traduisait une vision lucide et équilibrée de l'avenir du rail. Il marquait une étape importante vers une modernisation indispensable. Le temps de la décision est à présent advenu. Nous devons aller de l'avant.

Quant à la date de juin 2026, comme je l'ai également expliqué tout à l'heure, elle correspond à celle de l'augmentation des cotisations patronales. Ainsi que je l'ai indiqué, je ne crois pas que les Belges accepteraient de payer 100 à 150 millions durant les années à venir de charges patronales supplémentaires, alors que l'ensemble des Belges ne prennent pas le train. C'est une mesure de bonne gouvernance économique; ce qui justifie la mise en parallèle avec la date de juin 2026.

38.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, votre réponse confirme ce que les cheminots craignent depuis le début. Je voudrais rappeler une chose simple: les cheminots ne font pas grève par plaisir. Chaque jour de grève est une journée de salaire en moins. Et, si des travailleurs acceptent de faire un tel sacrifice, c'est que, dans vos projets, ils voient un danger réel pour eux, mais aussi pour les usagers.

Vous dites que la suppression du statut est neutre. Ce n'est pas vrai car vous savez que le statut est une protection pour la sécurité. Récemment, un cheminot m'a expliqué qu'on avait voulu l'obliger à faire sortir une machine dont les freins n'étaient pas conformes. Il a subi des pressions de la part de l'employeur, de son chef. S'il a pu refuser, c'est parce qu'il est statutaire. Un contractuel, lui, sait que

s'il refuse, il risque de ne plus venir travailler le lendemain, ce qui a pour effet que la machine sort quand même et que le risque d'accident augmente. C'est aussi simple que cela!

Je vous ai entendu dire que vous respectiez la concertation sociale et le droit de grève, tout en affirmant que les grèves ne changeront rien. Ce discours est contradictoire car reconnaître un droit tout en le vidant de son sens, c'est se moquer en quelque sorte de l'action collective.

Quand vous parlez de voyageurs pris en otage, vous détournez la responsabilité du conflit vers les cheminots, alors que ces grèves sont la conséquence directe de décisions politiques prises ici. Cheminots et usagers ne sont pas opposés; ils subissent ensemble ces choix.

Enfin, vous négligez la pénibilité du métier et la question des pensions, qui n'ont jamais été abordées ici. Pourtant, être cheminot implique des horaires décalés, du travail de nuit, du travail les week-ends et les jours fériés, une pression constante et de lourdes responsabilités en matière de sécurité. C'est un travail qui use le corps et l'esprit. Dire que cela ne change rien, c'est nier la réalité du terrain.

Supprimer le statut pour les nouveaux engagés va aussi créer un rail à deux vitesses, fragiliser les équipes et rendre les métiers moins attractifs. À terme, c'est la sécurité et le service public qui en paieront le prix. Un service public ne fonctionne pas contre son personnel, mais il fonctionne avec lui.

Aujourd'hui, votre discours ne calme rien, il alimente le conflit. Le groupe PTB, lui, continuera bien sûr à soutenir les cheminots parce que, sans reconnaissance de leur travail, il n'y aura pas d'apaisement social, pas de sécurité et pas d'avenir pour le rail.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

39 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestatiedialoog van skeyes" (56012315C)

39 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le dialogue de performance de skeyes" (56012315C)

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

In uw beleidsverklaring, meer bepaald op pagina 45, stelt u dat u inzet op maximale financiële transparantie bij de luchtvaarnavigatiediensten, waaronder Skeyes, en dat deze doelstelling zal worden opgevolgd via het prestatieplan, het ondernemingsplan en het beheerscontract, met daarin een nieuwe prestatiedialoog. U benadrukt daarbij dat deze instrumenten geen dode letter mogen blijven en dat zij moeten leiden tot concrete verbeteringen inzake performantie, efficiëntie en transparantie, onder meer wat betreft subsidies en publieke middelen.

Tegen deze achtergrond heb ik de volgende vragen:

Welke concrete stappen heeft u sinds de goedkeuring van uw beleidsverklaring al gezet om deze aangekondigde financiële transparantie bij Skeyes effectief te versterken, en kan u dit concreet toelichten?

Heeft de prestatiedialoog met Skeyes, die u als nieuw instrument introduceert, intussen al plaatsgevonden en, zo ja, welke thema's werden daarin behandeld en welke meetbare resultaten of verbeteracties zijn daaruit voortgevloeid?

Kan u vandaag al wijzen op interessante of tastbare resultaten die aantonen dat de in uw beleidsverklaring aangekondigde instrumenten méér zijn dan intentieverklaringen, en hoe zult u het parlement hierover verder en systematisch informeren?

39.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, in mijn beleidsnota heb ik mij ertoe verbonden maximale transparantie te waarborgen tussen alle betrokken partijen: skeyes, de BSA, het DGLV en MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre). Die verbintenis wordt geconcretiseerd door middel van drie structurerende instrumenten die de prestatie en de dialoog tussen de overheid en het overheidsbedrijf omkaderen.

Het eerste instrument is het prestatieplan, dat een Europese verplichting is en bindende doelstellingen vaststelt op het gebied van veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. In september 2025 werd een herzien prestatieplan bij de Europese Commissie ingediend. Daarin worden voor de periode 2025–2029 ambitieuze doelstellingen geformuleerd op het gebied van kostenbeheersing en operationele prestaties, met name wat betreft de punctualiteit van vluchten, de optimalisatie van vliegroutes en het veiligheidsbeheer. Dat plan wordt momenteel door de Europese Commissie beoordeeld.

Het tweede instrument is het ondernemingsplan, zoals bepaald in de wet van 21 maart 1991, dat de doelstellingen en de middellangetermijnstrategie van de overheidsonderneming vastlegt. In dat kader heeft skeyes mij in december 2025 zijn ondernemingsplan voor de periode 2026–2030 bezorgd. Het plan is opgebouwd rond negen strategische initiatieven die gericht zijn op een grondige modernisering van de luchtverkeersleidingsdiensten, met name door technologische transformatie, met de invoering van digitale torens en de vervanging van het ATM-systeem, door een efficiënter beheer van het luchtruim en door een versterking van de opleidingen en van het personeel.

Ten slotte vormt het beheerscontract de derde pijler van het systeem door een gestructureerde prestatiedialoog tussen de Staat en skeyes tot stand te brengen. Die dialoog maakt het mogelijk om de behaalde resultaten nauwlettend op te volgen en het bedrijf te sturen in de richting van operationele uitmuntendheid.

In dat opzicht heeft skeyes in 2025 uitstekende prestaties geleverd en zijn doelstellingen overtroffen, met name door het uitblijven van incidenten van type A of B en door punctualiteitsresultaten die tot de beste van Europa behoren. Skeyes heeft bovendien zijn milieudoelstelling bereikt door niveau 4 van de GreenATM-accreditatie van de CANSO te behalen, wat op basis van een onafhankelijke evaluatie getuigt van een aanzienlijke inspanning op het gebied van duurzaamheid. De prestatiedialoog zal de komende jaren worden voortgezet en verder worden geformaliseerd.

39.03 Britt Huybrechts (VB): Ik vond het een zeer interessant antwoord, mijnheer de minister. Misschien is het ook interessant dat de parlementsleden hiervan sneller op de hoogte worden gesteld en dat we eventueel ook het ondernemingsplan van skeyes zelf kunnen doornemen. Ik wil daarvoor wel een schriftelijke vraag indienen of anders een mailtje sturen, als een schriftelijke vraag te kafkaiaans zou zijn. Het zou heel interessant zijn, mocht men het ons ook kunnen bezorgen, zodat wij het kunnen doornemen om volledig op de hoogte te zijn.

Ik dank u.

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

De **voorzitter**: Tot slot wordt vraag nr. 56012327C van de heer Legasse omgezet in een schriftelijke vraag.

Conform het Kamerreglement, artikel 127, lid 10, worden de vragen nrs. 56009040C van de heer Aerts, 56011954C van de heer Foret, 56012185C, 56012181C en 56012183C van de heer Seuntjens en 56012074C van mevrouw Taton als ingetrokken beschouwd.

Rest mij de minister en zijn medewerkster te danken voor hun aanwezigheid en voor het beantwoorden van de vragen. Ik dank ook de diensten van de Kamer en het commissiesecretariaat en ik richt een bijzonder woord van dank aan de tolken voor de hulp die zij hebben verleend.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.53 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 53.*