

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 10 FEBRUARI 2026

Namiddag

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

du

MARDI 10 FÉVRIER 2026

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 13.06 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 13 h 06 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 Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het bestuurdersattest" (56012190C)

01 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'attestation de conducteur" (56012190C)

01.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kom terug op een probleem in verband met het bestuurdersattest, dat ik eerder schriftelijk al eens bij u heb aangekaart. Dat attest is de officiële bevestiging dat een vrachtwagenchauffeur die geen EU-burger is wettig en conform alle arbeidsvoorwaarden die van toepassing zijn op Belgische chauffeurs bij een Belgische vervoersonderneming tewerkgesteld is. Om het bestuurdersattest te verkrijgen, moet de chauffeur beschikken over een gecombineerde vergunning voor arbeid en verblijf. Aangezien de afgifte soms enige tijd in beslag neemt, reiken lokale besturen een tijdelijk document uit, met name bijlage 49, maar dat document wordt door de FOD Mobiliteit niet aanvaard.

U antwoordde destijds dat u op de hoogte was van het probleem, zeker in het licht van het nijpende tekort aan vrachtwagenbestuurders. U voegde eraan toe dat u uw administratie de opdracht had gegeven om met de gewestelijke overheden en de DVZ na te gaan in welke mate de huidige procedure op een verantwoorde manier aangepast zou kunnen worden.

Wat is de stand van zaken? Is een versoepeling van de procedure mogelijk? Zo ja, op welke manier?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Raskin, gelet op de complexiteit van de materie en het feit dat daarbij meerdere overheden betrokken zijn, in het bijzonder de gewesten en de Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ), werd ter zake voorlopig nog geen beslissing genomen. Mijn administratie onderzoekt momenteel de kwestie grondig.

In ieder geval is de nodige voorzichtigheid geboden. Een bijlage 49 betreft immers een tijdelijk document dat wordt afgeleverd in afwachting van een formele beslissing van de Dienst Vreemdelingenzaken. Dus rijst de vraag welke gevolgen verbonden zouden zijn aan het afleveren van een bestuurdersattest op basis van een bijlage 49, als de DVZ op een later tijdstip alsnog een negatief advies verstrekt.

Verder kan een bijlage 49 relatief eenvoudig worden vervalst, wat niet het geval is voor een gecombineerde vergunning, die wordt afgeleverd in de vorm van een elektronische vreemdelingenkaart.

Aangezien de regering ook werk wil maken van de strijd tegen sociale dumping in het algemeen en in de transportsector in het bijzonder, moeten we een sluitend systeem opzetten waarbij er een evenwicht moet zijn tussen de noden van de sector en de bescherming van de werknemers. De controles op het terrein linken misbruik van bestuurdersattesten geregeld aan sociale dumping.

Zodra de vragen juridisch zijn uitgeklaard en er hierover bindende afspraken met de betrokken overheden zijn gemaakt, kan de procedure desgevallend worden versoepeld.

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

Het betreft inderdaad een complexe materie, onder andere omdat verschillende overheden en diensten erbij betrokken zijn. Ik heb daar ook naar verwezen in mijn vraagstelling.

De transportsector, die kreunt onder het tekort aan arbeidskrachten, staat voor een grote uitdaging. De economie vraagt om een oplossing. Vrachtwagens moeten kunnen rijden. Ik noteer dat het dossier nog altijd op uw radar staat en dat uw diensten nog een en ander verder onderzoeken. Dat is goed. Ik heb er geen probleem mee dat u vandaag nog geen duidelijk antwoord kunt geven en dat er nog geen beslissing is. We mogen nu eenmaal niet te snel gaan gezien de complexiteit. We zullen hierover te gepasten tijde opnieuw van gedachten wisselen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Wifi op vliegtuigen" (56012424C)

02 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le wifi dans les avions" (56012424C)

02.01 Britt Huybrechts (VB): Recentelijk werd aangekondigd dat Brussels Airlines, als onderdeel van de Lufthansa Group, zijn vloot zal uitrusten met gratis en supersnelle wifi via het satellietnetwerk Starlink van SpaceX. Laat ik vooraf duidelijk zijn, dit is opnieuw een positieve en innovatieve stap voor Brussels Airlines en bij uitbreiding voor Brussels Airport en voor alle passagiers. Het is wel het zoveelste platform, het zoveelste project waarvoor Brussels Airlines, België en Europa in het algemeen naar Amerika kijken. Ik meen dat het heel belangrijk is dat we bekijken of we zelf geen bedrijven hebben die zoiets in Europa kunnen maken. Nu worden we nog afhankelijker van andere landen, terwijl dat volgens mij niet de bedoeling kan zijn.

Hoe beoordeelt u deze beslissing van Brussels Airlines in het licht van de internationale concurrentiekracht van onze luchthaven en luchtvaartsector?

Ziet u deze stap ook als een voorbeeld van hoe innovatie rechtstreeks kan bijdragen aan economische aantrekkelijkheid en groei van onze mobiliteitsinfrastructuur?

Wordt er op federaal niveau bekeken hoe dergelijke hoogwaardige connectiviteit ook sneller en breder kan worden uitgerold binnen andere vervoersmodi, bijvoorbeeld bij de NMBS?

Concreet, ziet u mogelijkheden om gelijkaardige satellietgebaseerde internetverbindingen in de toekomst op treinen te introduceren, zeker op langeafstandstrajecten en op internationale verbindingen?

Tot slot, zal België, al dan niet samen met Europese partners, blijven toekijken hoe buitenlandse spelers deze technologie uitrollen? Of ziet u ruimte om hier proactief op in te spelen, zodat onze mobiliteit niet alleen duurzaam, maar ook digitaal performant en aantrekkelijk is en onafhankelijk van andere landen, bijvoorbeeld Amerika, zodat de Europese strategische autonomie sterker wordt?

02.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, connectiviteit is een essentieel element en moet in zoveel mogelijk soorten vervoer worden gewaarborgd. Het initiatief van Brussels Airlines toont het belang van dergelijke dienstverlening aan, aangezien vervoer, voor wie dat wil, ook een werkplek zal worden. Het bedrijf van Musk zorgt er in het huidige stadium voor dat het een kwaliteitsvolle

dienstverlening aanbiedt. Het komt mij niet toe om de keuze voor Brussels Airlines hieromtrent te beoordelen.

Mijn team heeft geen diepgaand onderzoek gevoerd naar het onderwerp, maar het wordt wel geanalyseerd in het kader van de vraag hoe een goede connectiviteit op het terrein kan worden gewaarborgd. De NMBS heeft mij meegedeeld dat ze de technologische evoluties blijft opvolgen en actief onderzoekt welke oplossingen haalbaar zijn om het comfort van de reizigers verder te verbeteren, met aandacht voor de technische, operationele en financiële haalbaarheid. We zijn momenteel bezig met de verbetering van de ontvangst van het gsm-signaal aan boord van de trein via de *decoating* van ramen. Die maatregel is ook opgenomen in het openbare dienstcontract 2023–2032. Een goede gsm-ontvangst aan boord vereist bovendien een voldoende dekkingsgraad langs de spoorweginfrastructuur, aangebracht door de verschillende mobiele operatoren.

Om een internetverbinding via satelliet in de trein te kunnen aanbieden, zijn specifieke technische componenten nodig, zoals een naar de hemel gerichte schotelantenne en een ingebouwde router. De integratie van dat soort systemen stuit echter op belangrijke beperkingen, met name door de dynamische beweging van de trein en de beperkingen die verband houden met de optimale positionering van de antenne. In plaats van voor die zware en complexe oplossing te kiezen, heeft de NMBS ervoor geopteerd om eerst de ontvangstkwaliteit van het bestaande mobiele netwerk te verbeteren. Dat gebeurt met name door de *decoating* van de ramen, een techniek waarmee de demping van het 4G- en 5G-signaal door de gemetalliseerde folie op bepaalde ramen wordt verminderd en de connectiviteit voor de reizigers rechtstreeks wordt verbeterd.

Tegelijkertijd geven we de voorkeur aan het versterken van de infrastructuur langs de sporen, in samenwerking met de telecomoperatoren, en aan het vergemakkelijken van de installatie van nieuwe antennes, kleine cellen en, indien nodig, relais die compatibel zijn met satellietoplossingen zoals Starlink. Die strategie, die zich richt op vaste infrastructuur in plaats van op apparatuur aan boord, zorgt voor een stabielere en homogener dekking over het hele netwerk. Ze is tegelijkertijd een realistischere, sneller in te voeren en rendabelere aanpak om een goede connectiviteit in de trein te waarborgen.

Daarnaast loopt er een specifieke studie die door het BIPT werd besteld voor 1 januari 2026, in het kader van de opvolging van de dekkingsverplichtingen voorzien in het koninklijk besluit van 21 november 2021, over de 700 MHz-band. Die studie heeft tot doel de resterende knelpunten in de mobiele dekking binnen de treinen nauwkeurig in kaart te brengen. Ze zal analyseren waar de structurele lacunes zich bevinden, welke technische oplossingen mogelijk zijn, wat de bijbehorende kosten zijn en in welke mate een eventuele publieke ondersteuning juridisch kan worden verantwoord. De resultaten worden verwacht voor het tweede kwartaal. De studie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de NMBS, Infrabel en de mobiele operatoren.

De bijdrage van de NMBS, onder meer via het verbeteren van de ontvangst door het *decoaten* van de ramen, evenals de technische input van Infrabel over de optimale plaatsing van antennes langs de spoorweginfrastructuur, wordt volledig geïntegreerd in dit proces. De concrete opstart en de publicatie van de eerste resultaten zijn voorzien in de eerste helft van 2026.

De internationale partners van de NMBS, zoals Eurostar en Deutsche Bahn, bepalen een eigen beleid op dit vlak.

02.03 Britt Huybrechts (VB): Bedankt, mijnheer de minister.

Het is goed om te horen dat men hiermee bezig is. Wifi op de trein kan echt wel een meerwaarde betekenen voor het openbaar vervoer. Laten we inderdaad beginnen met ervoor te zorgen dat er overal bereik is. Ik neem regelmatig de trein tussen Leuven en Brussel, en op een lang gedeelte van dat traject heb ik geen bereik en kan ik niemand bellen of sms'en, wat zeer vervelend is.

Bovendien denk ik dat het inderdaad heel belangrijk is dat u als minister ook inzet op wifiprojecten zoals Starlink in Amerika, zodat we die ook hier in Europa kunnen binnenhalen. Ik hoop dus dat u, wanneer u samenkomt op Europese congressen, daarover praat met uw collega's en dat u samen met andere landen inzet op een eigen Europees project, een soort Europese Starlink, waardoor we minder afhankelijk worden van andere organisaties of bedrijven en dus minder afhankelijk van Amerika, maar ook, zoals in andere dossiers, van landen als China.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (56012438C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorlijn Hasselt-Maastricht" (56013357C)

03 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (56012438C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht" (56013357C)

03.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, over de spoorverbinding Hasselt-Maastricht hebben we het al ontzettend veel gehad en we komen er ook regelmatig op terug. Ik wil gewoon eens informeren naar de huidige stand van zaken. Afgelopen weekend is over die spoorverbinding nog een uitgebreid artikel verschenen in *Het Belang van Limburg*, waarin toch wel wat nuances ontbraken, maar dat terzijde.

We hebben kunnen vernemen dat de Nederlandse provincie Limburg een brief heeft gericht aan de burgemeester van Lanaken om te kennen te geven dat er volgens haar geen aanleiding is om de sloopplannen van de spoorwegbrug over de Maas in Maastricht te herzien.

Mijnheer de minister, wat is vandaag de stand van zaken? Is er nog overleg geweest? Hebt u kennisgenomen van die brief? Hebt u daarover contacten gelegd of erop gereageerd, of zult u dat nog doen?

03.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil de heer Troosters niet in detail herhalen. Ik wil alleen ook verwijzen naar hetzelfde artikel in dezelfde krant. Ik vond dat een goed en duidelijk artikel. Ik kijk uit naar uw antwoord wat betreft de stand van zaken.

03.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, ik heb het artikel zelf ook gelezen. Ik heb inmiddels kunnen kennisnemen van de brief van de Nederlandse provincie Limburg aan de burgemeester van de gemeente Lanaken. De burgemeester van Lanaken heeft mij die brief uiteraard bezorgd. Ik heb hem ook al beantwoord.

De tegenstrijdigheid die u aanhaalt, behoort tot de interne Nederlandse beleidsvoering. Het zou niet gepast zijn als ik mij daarin meng. Daarenboven wens ik te benadrukken dat de spoorwegbedding van die spoorlijn destijds aan Vlaanderen werd toegewezen met het oog op de ontwikkeling van het Spartacusproject.

Niettemin wens ik te benadrukken dat ik samen met mijn administratie het dossier van spoorlijn 20 sinds de start van mijn mandaat actief opvolg. Ik heb het ook herhaaldelijk onder de aandacht gebracht van de Nederlandse autoriteiten en uitgebreid toegelicht in antwoorden op verschillende parlementaire vragen.

De voorbije maanden hebben verschillende bilaterale overlegmomenten plaatsgevonden, zowel op politiek als op administratief niveau. In april 2025 heb ik daarover al van gedachten gewisseld met de heer Kees van der Burg, directeur-generaal Mobiliteit bij het Nederlandse ministerie, tijdens een informele Raad van Europese transportministers. Aansluitend volgde een verdere briefwisseling met de Nederlandse minister Madlener en staatssecretaris Jansen. Ook tijdens mijn ontmoetingen met de Nederlandse ambassadeur, mevrouw Schwachöfer, in april en december 2025, heb ik onze bezorgdheid over de toekomst van de spoorwegbrug over de Maas in Maastricht uitdrukkelijk onder de aandacht gebracht.

Naar aanleiding van de openbare raadplegingen aan Nederlandse zijde over dat dossier in september en oktober heb ik de heer van der Burg aangeschreven met het verzoek om een bijkomende toelichting. Die brief werd eveneens overgemaakt aan de Benelux Unie. Het dossier werd daarna besproken tijdens

het Belgisch-Nederlandse stuurgroepoverleg van 18 november.

Tijdens de formele Raad van Europese transportministers op 4 december in Brussel heb ik dat onderwerp opnieuw aangekaart bij minister Tieman. Daarbij werd overeengekomen om een overleg te organiseren tussen de kabinetschefs en om een gezamenlijk plaatsbezoek voor te bereiden met het oog op een verdere inhoudelijke bespreking van dat dossier.

We zetten dat overleg actief verder in een geest van grensoverschrijdende samenwerking. De kabinetten van ministers Brouns en De Ridder hebben al interesse bevestigd om deel te nemen en ook de Nederlandse zijde heeft zich daarvoor bereid verklaard. Vanuit België hebben we de Nederlanders voorgesteld om op 23 februari bijeen te komen. We wachten op de bevestiging van de verschillende Nederlandse deelnemers.

Tot slot sprak ik op maandag 2 februari met mijn Nederlandse ambtgenoot, staatssecretaris Aartsen. Tijdens dat overleg hebben we beiden onze intentie tot nauwere samenwerking en het houden van een open dialoog bevestigd. We zullen dat herhalen in een intentieverklaring die in de loop van deze maand zal worden ondertekend.

Het behouden van grensoverschrijdende spoorverbindingen blijft essentieel, vooral in de huidige context waarin het spoor niet alleen een belangrijke hefboom voor de modal shift, maar ook een uitdaging voor de militaire mobiliteit vormt. In dat perspectief moet de ontmanteling van de spoorlijn worden vermeden, om die strategische doelstelling niet in gevaar te brengen. Ik geef nog ter informatie mee dat dit punt ook opgenomen is in de verklaring die collega Aartsen en ik deze maand zullen ondertekenen.

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

Er heeft heel veel overleg plaatsgevonden en dat juich ik zeker toe. Er zal ook nog verder overleg plaatsvinden, met plaatsbezoeken en dergelijke. Ik hoef u niet meer uit te leggen hoe belangrijk dat dossier is, niet alleen voor Hasselt en Limburg, maar voor heel Vlaanderen. Het is heel belangrijk om ook met de lokale overheden, met de Nederlandse provincie Limburg, on speaking terms te blijven en om alle middelen in te zetten om de afbraak van die brug te voorkomen, want de schade zou enorm zijn.

03.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat mij plezier doet. U lijst nog eens de verschillende contacten op die er zijn geweest met tal van spelers. Ik ga hier al even mee en ik heb in het verleden al andere soorten antwoorden gekregen. Ik twijfel dus echt niet aan uw engagement.

U zegt actief verder te zullen spreken en laat zelfs de datum van 23 februari vallen. Het is de bedoeling om tot een intentieverklaring te komen. U bewandelt effectief de diplomatieke weg waarin ik altijd een mogelijke oplossing gezien heb en ik wil u daarvoor bedanken. Ik vind het belangrijk dat u dat doet vanop het federale niveau. U weet dat de procedure om het openbaar onderzoek te starten in functie van die afbraak aan Nederlandse zijde is opgestart. Ik heb daarover onmiddellijk contact gehad met mevrouw De Ridder en haar gezegd dat het van het allergrootste belang is dat zij als Vlaams minister voor Mobiliteit daartegen formeel bezwaar aantekent, wat zij ook heeft gedaan. Ook op het Vlaamse niveau wordt die verantwoordelijkheid dus opgenomen en dat doet mij veel plezier.

U hebt gezegd dat u zich niet zult bemoeien met het huishouden van een ander. Dat zou ik ook niet doen. Daarover ben ik het dus met u eens, maar het Rijk lijkt niet helemaal op dezelfde lijn te zitten als de provincie en de stad Maastricht. Aangezien er onlangs een nieuwe Nederlandse regering aangetreden is met volheid van bevoegdheid en u uw homoloog wel snel zult leren kennen, wil ik u toch vragen om er via die weg voor te zorgen dat we straks niet voor voldongen feiten komen te staan.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De NMBS en het welzijn van de treinbestuurders en -begeleiders" (56012456C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gezondheid van het spoorwegpersoneel" (56013370C)

04 **Questions jointes de**

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La SNCB et le bien-être des conducteurs et accompagnateurs de train" (56012456C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La santé des travailleurs du rail" (56013370C)

04.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de voorbije maanden zijn er heel wat krantenartikelen verschenen over treinbestuurders die betrokken raakten bij een persoonsongeval. Helaas bleek uit recente berichtgeving dat een aantal van hen daar nooit volledig overheen raakt. Het zijn er te veel, als we de verschillende getuigenissen horen, maar het is moeilijk om te achterhalen over hoeveel gevallen het juist gaat. Ik heb echter uitgebreid rondgebeld en heel wat contacten gehad. Het is overduidelijk dat het om echte drama's gaat die diepe sporen nalaten, niet alleen bij de betrokken personeelsleden zelf, maar ook bij collega's en bij families. Dergelijke gebeurtenissen raken iedereen. Dat bleek ook duidelijk uit de verschillende getuigenissen in de kranten, die veel mensen aangegrepen hebben en geleid hebben tot een oproep om een ernstige reactie. Ook de familieleden vragen expliciet om een maatschappelijk en politiek debat over die problematiek. Dat was althans de insteek van een van de oproepen.

Vandaag bestaan er wel al een aantal systemen, maar ondertussen is aangetoond dat die personeelsleden bij de NMBS nog niet overal op dezelfde manier worden opgevangen. Uit de contacten die ik had, blijkt bovendien dat er grote verschillen bestaan tussen de regio's. Het hangt ook af van wie de leidinggevende en wie de controlearts is. Er wordt op zeer uiteenlopende manieren met dergelijke situaties omgegaan. Sommige personeelsleden zijn tevreden over de opvang die ze kregen, terwijl andere dat helemaal niet zijn.

Daarbovenop komt dat er vaak ook druk bestaat inzake verlofaanvragen en dergelijke meer. Voor sommigen betekent het bestaande beleid een goede opvang, maar voor een andere groep personeelsleden van de NMBS geldt dat vandaag duidelijk niet. Er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

De mentale belasting is bijzonder groot, terwijl het om een essentieel beroep gaat. Het NMBS-personeel zorgt er immers letterlijk voor dat de treinen blijven rijden. Vanuit dat oogpunt hoop ik dat er blijvend voldoende aandacht is voor het mentaal welzijn van het personeel. Daarom heb ik een aantal vragen ingediend.

Hoe ver staat het structureel overleg met de NMBS naar aanleiding van die gebeurtenissen, met name binnen het sociaal overleg? Is er gehoor gegeven aan de oproep van de families om ook met hen in contact te treden?

Hoe staat het met de kwaliteit en de gelijkheid van de psychosociale begeleiding over de verschillende regio's heen? Op welke manier zult u het welzijnsbeleid opvolgen en evalueren?

Tot slot, en zeker niet minder belangrijk in het licht van de komende begrotingsbesprekingen, rijst de vraag hoe u ervoor zult zorgen dat de werkdruk, de personeelstekorten en de besparingen worden meegenomen in de begrotingskeuzes. Daar ligt immers de kern van het probleem. Hoe zullen mensen hun werk kunnen blijven doen?

04.02 **Dimitri Legasse** (PS): Ma question est effectivement assez similaire, bien que plus générale. Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans ignorer les sonnettes d'alarme dont nous avons déjà discuté à de nombreuses reprises. Il semble néanmoins que vous soyez atteint de surdité à une certaine souffrance des travailleurs, celle qui vient d'être évoquée.

Les faits sont pourtant là. Les enquêtes sur le bien-être au travail montrent des résultats qu'on peut qualifier de catastrophiques. Les syndicats signalent tous les jours des problèmes vécus au quotidien par ces travailleurs et des faits tragiques qui se déroulent çà et là – notamment ce cas récent du suicide

d'un conducteur du dépôt de Bruges – et qui montrent une profonde déshumanisation de la gestion du personnel du rail. On assiste ces dernières années à une transformation managériale profonde – nous venons de l'évoquer – où les directeurs sont, oserais-je le dire, obsédés par les indicateurs de performance dans le secteur des transports publics.

Toujours moins de personnel, toujours moins de moyens, et cette logique ira s'accéléralant – comme du reste vous l'assumez vous-même lorsque vous évoquez la nécessité de l'accélérer encore – avec les réformes dont on parlera demain lorsque vous annoncerez les futures économies. Mais regardons les choses en face: ce sont les travailleurs qui en paieront le prix. Les conducteurs subissent ainsi à la fois les failles du soutien psychologique proposé par la SNCB, des conditions de travail difficiles, un isolement structurel par métier, une pression implicite (pour ne pas demander un arrêt de maladie pour cause de santé mentale, par exemple), un sous-effectif chronique ou encore le problème de la gestion des congés.

Dans le contexte et dans le cadre de vos réformes, que comptez-vous faire effectivement pour améliorer la santé et le bien-être des travailleurs du rail?

Alors que les enquêtes et les problèmes graves se multiplient, où sont les actions fortes que vous scandiez il y a encore quelques mois?

Quand comprendrez-vous que vos réformes, pour autant que vous puissiez l'admettre, ne vont pas améliorer les choses, contrairement à ce que vous semblez croire?

Comment comptez-vous améliorer la situation des conducteurs en termes d'accompagnement (étant donné le caractère non obligatoire de l'accompagnement psychologique), le sous-effectif chronique et la pression implicite pour reprendre le travail – enfin, toutes ces problématiques que j'ai évoquées précédemment?

Je vous remercie déjà, et je veux croire que vous avez des réponses.

04.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Les membres du personnel de la SNCB, comme les conducteurs et les chefs de train, peuvent être confrontés à des situations particulièrement graves et drastiques au cours de leur carrière, telles que des collisions, des intrus ou des agressions.

En 2024, il y a eu près de 2 350 cas d'agression et de suicides ou tentatives de suicide sur la piste. Une telle confrontation laisse de profondes cicatrices sur les employés du terrain. Cela peut entraîner des réactions aiguës de stress et de sentiment d'anxiété. La vigilance constante face à d'éventuels intrus pèse également lourdement et est décrite par de nombreux conducteurs comme étant l'un des aspects les plus exigeants de leur travail.

Lors de la formation de base, on s'y intéresse en indiquant comment gérer de telles situations et vers quels canaux d'aide se tourner. Lorsqu'un incident grave survient, des soins immédiats sont prodigués. La SNCB dispose d'un réseau ayant 400 collègues spécifiquement formés pour fournir un soutien psychosocial initial, une oreille attentive, un accompagnement pratique et un suivi, lors de la première phase.

En 2025, ils ont eu un total de près de 1 200 interventions. De plus, les employés peuvent compter sur une aide professionnelle externe à tout moment. Ce soutien psychologique est structurellement intégré dans la politique de protection sociale et une attention active y est portée.

En 2025, 225 employés sur plus de 25 000 ont eu au moins une conversation avec un psychologue de l'intervention, immédiatement après cet événement choquant. Ce service est disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Un total de 193 employés ont lancé un programme de conseils avec un psychologue.

Het is belangrijk mee te geven dat elke individuele situatie anders is en dat de noden op het vlak van ondersteuning sterk kunnen verschillen. Elke manier van verwerking verdient respect. Er wordt expliciet voor gekozen om verplichting te vermijden. Wat voor de ene helpt, kan voor de andere net contraproductief zijn. Het uitgangspunt is dat hulp laagdrempelig beschikbaar moet zijn en sterk aangemoedigd wordt, zonder drempels of verplichtingen die als extra belasting kunnen worden ervaren. Sommige medewerkers kunnen sneller het werk hervatten, anderen hebben meer tijd nodig. In alle

gevallen geldt dat iedereen de tijd en omkadering krijgt die nodig is, in overleg met medische en psychosociale professionals. De aanpak van de NMBS is gestoeld op de adviezen van experts ter zake.

De NMBS stelt ook een duidelijke oproep aan het brede publiek te willen doen. In 2024 waren er 646 meldingen van spoorlopers. Gevaarlijk gedrag op en langs de sporen is niet alleen verboden en levensgevaarlijk, het heeft ook een zware menselijke impact op de medewerkers die dagelijks instaan voor veilig spoorverkeer.

Verder wil de NMBS onderstrepen dat ze de voorbije jaren maximaal treinbestuurders en treinbegeleiders heeft aangeworven, om de prestaties evenwichtig te organiseren in het kader van de continuïteit van de dienstverlening. In 2025 werden ongeveer 400 treinbestuurders en 200 treinbegeleiders aangeworven. Dat is een nettotoename van enkele honderden medewerkers ten opzichte van 2020.

Ten slotte wil de NMBS benadrukken dat ze blijvend investeert in welzijn, ondersteuning en veiligheid en permanent de werking evalueert en verbetert. Ook al is het duidelijk dat de NMBS een zeer gedegen en uitgebreid beleid met betrekking tot psychosociale hulpverlening heeft, ze engageert zich ertoe steeds te zoeken naar wat nog beter kan. Deze aanpak van dynamisch risicobeheer heeft ook geleid tot een aantal verbeterpunten die de NMBS heeft geïdentificeerd. Die worden uiteengezet in het rapport dat ik aan de NMBS heb gevraagd. Ik heb ook een rapport gevraagd aan Infrabel. De gesprekken tussen de spoorbedrijven en mijn kabinet hierover lopen.

Zoals we al eerder in de commissie besproken hebben, heeft de NMBS in het kader van haar beleid met betrekking tot het welzijn van het personeel begin 2025 het initiatief genomen om via IDEWE, haar onafhankelijke en erkende externe preventiedienst, een nieuwe welzijnsbevraging te lanceren. Die enquête had als doel de risico's in kaart te brengen die een invloed kunnen hebben op het welzijn binnen de onderneming.

Op basis van de resultaten van de bevraging door IDEWE werden alle departementen van de NMBS gemobiliseerd om een concreet actieplan op te stellen, gebaseerd op vier essentiële pijlers.

Ten eerste, investeren in wederzijds vertrouwen en werken aan een cultuur waarin iedereen zich openlijk kan uitdrukken.

Ten tweede, verbeteren van de werkomstandigheden. Factoren als lawaai en temperatuur worden vaak als storend ervaren in de dagelijkse werkomgeving.

Ten derde, er moet een inclusieve werkvloer ontwikkeld worden, rekening houdend met de specifieke behoeften.

Ten vierde, aanmoedigen van de samenwerking tussen de directies en de verschillende diensten door een transparante communicatie en een duidelijke afbakening van de respectieve verantwoordelijkheden.

Verder gaat het over het aanbieden van meer opleidings- en leermogelijkheden, ook op het vlak van het beheer van stress en persoonlijke energie, zodat iedereen zijn vaardigheden ten volle kan benutten. Het actieplan wordt opgevolgd door het directiecomité, in overleg met de sociale partners binnen de bevoegde welzijnscomités.

Ik heb ook geleerd dat deze commissie op 13 maart een afspraak heeft met de NMBS om de resultaten van de welzijnsbevraging grondig door te nemen.

In navolging van de dramatische gebeurtenissen in Oostende/Brugge, heb ik de twee ondernemingen gevraagd een duidelijk overzicht te geven van de procedures die van toepassing zijn in geval van dergelijke zware omstandigheden. Ik heb rapporten gekregen van de beide ondernemingen. Die worden nu geanalyseerd. De NMBS zal de inhoud van haar rapport voor het einde van deze maand presenteren en er zullen aanpassingen aangebracht kunnen worden.

Om de veiligheid op de perrons te versterken, zal de NMBS een proefproject opstarten met een toegangscontrolesysteem in de stations, met als doel de meerwaarde van een dergelijke oplossing in

verschillende grote stations te evalueren.

04.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het stemt me tevreden dat er een rapport wordt opgemaakt en het is goed dat dit tegen het einde van deze maand klaar kan zijn. Dan kan het in de commissie besproken en toegelicht worden. Ik zou niet graag hebben dat het politieke debat waar zo uitdrukkelijk om werd gevraagd alsnog opzij wordt geschoven.

Er zijn evenwel ook aspecten waar ik minder gelukkig mee ben. U zei dat de NMBS een zeer degelijk beleid rond psychisch welzijn voert. Dat klinkt alsof u zegt dat ze vandaag reeds al het mogelijke doet. Uit alle ervaringen en uit de noodkreet van de familie van Laurens aan het begin van het jaar bleek nochtans zeer duidelijk dat er nog veel werk aan de winkel is en dat er grote regionale verschillen bestaan.

U zegt terecht dat iedereen het recht heeft om op zijn eigen manier en op zijn eigen tempo met dat trauma om te gaan. In de praktijk en uit de verschillende telefoongesprekken en ontmoetingen die ik heb gehad, blijkt dat echter vandaag niet het geval te zijn. Het hangt af van wie de controlearts en de leidinggevenden zijn. Stellen dat de NMBS hier vandaag al perfect werk levert, kan ik, na alles wat ik heb gehoord, niet onderschrijven.

Er is nog een gigantische uitdaging. Een toegangspoortje helpt om het aantal incidenten te verminderen, maar die incidenten zullen niet verdwijnen. Hoe jammer dat ook is, ze zullen niet verdwijnen. Ook incidenten van verbaal geweld op de trein zullen niet verdwijnen. Dat betekent dat we onze personeelsleden moeten wapenen en ervoor moeten zorgen dat ze mentaal zo sterk mogelijk in hun schoenen staan om al die trauma's te verwerken.

Ook daar is er vandaag nog heel wat werk aan de winkel. Ik hoop dan ook dat we dat rapport hier snel kunnen bekijken en dat we niet alleen achter gesloten deuren met de NMBS over die IDEWE-bevraging spreken, maar ook het rapport dat u hebt gevraagd aan de NMBS en Infrabel kunnen bespreken, zodat we er werk van kunnen maken, want er is nog heel wat werk aan de winkel.

04.05 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, 25 000 membres du personnel, 2 354 agressions – et vous-même décrivez les traumatismes, l'anxiété, les cas individuels, la casuistique et les traitements adéquats ou non, qui interviennent ou non –, 1 200 interventions et 190 employés suivis ultérieurement par un psychologue, ce sont vos chiffres. J'en donne la gradation; j'ai pris note au vol. Par ailleurs, vous évoquez ce rapport que nous recevrons vraisemblablement à la fin du mois. Comme mon collègue Aerts, je souhaite une discussion franche et publique avec les responsables de la SNCB quant aux résultats de ce rapport.

Concernant l'enquête IDEWE, une rencontre avec les consultants qui ont travaillé sur cette enquête est effectivement planifiée pour le 25 mars, monsieur le président. Nous pourrions à cette occasion également échanger sur le sujet.

Qu'il faille intervenir par la suite lorsque des problèmes se posent, on peut en convenir. On ne peut pas tout prévenir ni tout anticiper, et il s'en posera nécessairement. Mais le définancement, le manque de personnel et les infrastructures, disons-le, qui ne sont pas toujours au top, génèrent autant de traumatismes que de circonstances et de conditions propices à ces agressions. Il faudrait également, me semble-t-il, travailler en amont, en prévention, et consacrer peut-être des moyens différents ou plus ajustés aux problèmes que nous connaissons et que nous venons d'évoquer.

Je vous en conjure, ne vous cachez pas derrière un éventuel plan, une éventuelle enquête ou un échange que nous aurons ici avec la SNCB. Prenez l'initiative, plutôt que de couper plusieurs centaines de millions par mesure d'économie dans la SNCB.

Je vous remercie.

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

05 Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De financiering van de luchtvaartnavigatiediensten" (56012463C)
05 Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le financement des services de navigation aérienne" (56012463C)

05.01 Kjell Vander Elst (Anders.): Mijnheer de minister, aangezien de financiering van de luchtvaartnavigatiediensten, skeyes dus, per koninklijk besluit wordt geregeld, moet dat elk jaar worden aangepast op basis van de zogenoemde factor F. Dat is heel technisch maar iemand moet uiteraard de rekening betalen. Ik heb eens bekeken wie die rekening betaalt en het antwoord verrast mij toch.

Zo worden, wat betreft de verdeling van de kosten van de luchtvaartnavigatiediensten, die voor alle luchthavens in ons land door skeyes worden geleverd, die diensten voor de Waalse luchthavens voor 85 % gefinancierd door het federale niveau en voor 15 % door het Waalse Gewest, en voor de Vlaamse luchthavens voor 100 % door het federale niveau, terwijl de kosten voor Brussels Airport, in het hart van ons land en ook in het hart van onze economie als een van de grootste economische polen en een van de grootste werkgevers van ons land, voor 75 % door de gebruikers en voor 25 % door het federale niveau betaald worden.

Men hoeft geen statisticus of wiskundige te zijn om te concluderen dat dat een heel ongelijke verdeling is. Ik begrijp, eerlijk gezegd, ook niet goed waar die verschillen vandaan komen. De regionale luchthavens zijn een bevoegdheid van de gewesten, dus van het Waalse Gewest dan wel het Vlaamse Gewest. Toch is het de federale overheid, die voor 100 % in het Vlaamse Gewest respectievelijk 85 % in het Waalse Gewest de kosten draagt. Voor Brussels Airport, dat deels nog altijd een federale bevoegdheid is en waarvan het federale niveau blokkeringsminderheidsaandeelhouder is, werd dan weer beslist om de gebruiker te laten betalen.

Ten eerste, waar komt dat verschil vandaan? Waarom worden voor bepaalde luchthavens geen bijdragen van de gebruiker verwacht en wordt voor andere luchthavens de financiering volledig gedragen door het federale niveau en niet door de gewesten, hoewel de regionale luchthavens een gewestelijke bevoegdheid zijn?

Naar verluidt zullen aan het koninklijk besluit van 2025, nu voor 2026, geen wijzigingen worden aangebracht. Waarom is dat? Waarom trekken wij dat niet gelijk voor iedereen, zodat wij een gelijk speelveld creëren?

Zijn er alternatieven onderzocht om de kosten van de luchtverkeersleiding evenwichtiger te verdelen tussen luchthavens, gebruikers en de verschillende overheden in ons land?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke: De financiering van de luchtverkeersleiding is gestoeld op het basisprincipe dat de gebruiker betaalt. Dat principe is vastgelegd in de Europese regelgeving. Er kan hiervan evenwel worden afgeweken. Het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 bepaalde de modaliteiten voor de financiering van de luchtvaartnavigatiediensten in België. Dat akkoord bepaalt dat de federale overheid de kosten voor de regionale luchthavens dient te dragen tot op het niveau van het samenwerkingsakkoord. In de praktijk financiert de federale overheid vandaag 100 % en 85 % van de kosten om de dienstverlening op de Vlaamse luchthavens, respectievelijk Waalse luchthavens te verzekeren. Het Waals Gewest financiert de overige 15 % van de kosten voor de dienstverlening op de Waalse regionale luchthavens.

De financieringsmechanismen in het aangehaalde samenwerkingsakkoord zijn niet van toepassing op de luchthaven van Brussel. Bij de creatie van het zogenoemde KB Factor F in 2015 werd echter beslist om ook voor de luchthaven van Brussel een deel van de kosten voor de dienstverlening te financieren, ongeveer 25 %, omwille van een gelijk speelveld.

Er dient te worden benadrukt dat de functies van de regionale luchthavens en die van de luchthaven van Brussel fundamenteel verschillen. De regionale luchthavens vervullen hoofdzakelijk een functie ten behoeve van de regionale connectiviteit, terwijl Brussel een hubfunctie heeft met een andere operationele realiteit. In dat opzicht kan het verschil in behandeling worden verantwoord. Dat verschil is bovendien proportioneel, aangezien de dienstverlening op de luchthaven van Brussel gedeeltelijk wordt gefinancierd zonder dat daartoe een wettelijke verplichting bestaat, in tegenstelling tot de regionale luchthavens.

De federale overheid blijft structureel instaan voor de luchtverkeersleidingskosten, omdat er sprake is van een wettelijke basis voor een federale financiering van de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens. Bij het sluiten van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 werd bepaald dat de Nationale Maatschappij der Luchtweegen, vandaag skeyes, dient in te staan voor de luchtverkeersleiding tot op het niveau van het samenwerkingsakkoord. Bijkomende diensten dienden door het gewest zelf te worden gefinancierd. Zonder een aanpassing van het samenwerkingsakkoord, waarvoor ook de instemming van het gewest noodzakelijk is, zal de federale overheid minstens een deel van de financiering van de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens moeten verzekeren.

Bij de invoering van de Europese wetgeving met betrekking tot het eengemaakte Europese luchtruim, Single European Sky in 2008-2009, werd het eerder vermelde samenwerkingsakkoord ter discussie gesteld. De aanleiding was de invoering van het verbod op kruisfinanciering tussen het overvliegende en het lokale luchtverkeer, waardoor de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens niet meer met inkomsten uit het overvliegende luchtverkeer kon worden gefinancierd. Dat verbod werd toen echter niet strijdig geacht met het samenwerkingsakkoord, omdat nog andere financieringswijzen mogelijk werden geacht.

Het door de federale overheid te dragen aandeel van de kosten voor de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens ligt vast in het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989.

De gebruikers van Brussels Airport staan mee in voor de financiering van de luchtverkeersleiding op basis van het principe dat de gebruiker betaalt, wat het standaardprincipe is voor de financiering van de luchtverkeersleiding.

Na aftrek van de bijdrage van de federale overheid dient inderdaad 37,5 miljoen door de gebruikers te worden gedragen. Dat zijn geen bijkomende kosten voor de gebruikers, maar een vergoeding voor de dienst van de luchtverkeersleiding, die wordt aangerekend via de jaarlijkse bepaling van een eenheidstarief, de *unit rate*, die per diensteenheid, de *service unit*, wordt gefactureerd.

05.03 KJell Vander Elst (Anders.): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat ik nog eens goed zal beluisteren.

U zegt dat hier het principe 'de gebruiker betaalt' van toepassing is, behalve dan voor de regionale luchthavens, want daarvoor betaalt de federale overheid. Dat begrijp ik helemaal niet, zeker in het licht van het feit dat het principe wel voor Brussels Airport wordt gehuldigd.

U hebt een punt dat Brussels Airport een andere functie heeft dan de regionale luchthavens. Dat klopt, maar het basisprincipe 'de gebruiker betaalt', gaat blijkbaar niet op voor de regionale luchthavens, waarvoor de federale overheid het overgrote deel betaalt. Voor Vlaanderen betaalt het federale niveau 100 %, voor de Waalse luchthavens betaalt het 85 %, hoewel die luchthavens een regionale bevoegdheid zijn. Ik begrijp dus niet waarom die oneerlijke verdeling vandaag nog overeind blijft.

U verwijst naar een akkoord van 30 november 1989. U was hier toen nog niet en ik was zelfs nog niet geboren. Ik was toen min zes jaar en nog niet eens in de maak. Dat betekent echter niet dat het niet anders kan, omdat het akkoord al zo lang standhoudt. Een en ander is gewoon niet eerlijk verdeeld.

Ik roep u daarom op om dat samenwerkingsakkoord grondig te bekijken, ook samen met de gewesten, om na te gaan op welke manier wij hier tot een eerlijke verdeling kunnen komen, zodat iedereen op een gelijke manier bijdraagt in de kosten.

Als het basisprincipe is dat de gebruiker betaalt, dan moet de gebruiker overal betalen. Er zijn verschillen tussen de verschillende luchthavens in ons land, maar Charleroi heeft bijvoorbeeld ook een heel grote passagiersfunctie net zoals Brussels Airport. Dat naar die luchthaven dan 85 % federale middelen gaan en naar Brussels Airport maar 25 %, is oneerlijk. Ik hoop dus dat wij het samenwerkingsakkoord van 1989 grondig onder de loep nemen, zodat iedereen gelijk wordt vergoed.

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

06 Vraag van Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Door Ryanair geschrapte vluchten" (56012464C)

06 Question de Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Des vols supprimés par Ryanair" (56012464C)

06.01 Kjell Vander Elst (Anders.): Mijnheer de minister, de door Ryanair geschrapte vluchten zijn als onderwerp al regelmatig aan bod gekomen, ook in de commissie voor Mobiliteit, maar om een of andere reden staat deze vraag vandaag geagendeerd. We weten waarover het gaat. De vliegtaks is halsoverkop verdubbeld om de begroting op te smukken. Ik ben het met die maatregel niet eens. Ik vind dat een slechte manier van werken, maar ook een slechte keuze. Desalniettemin heeft Ryanair beslist om in 2026 meer dan een miljoen zitjes te schrappen. Vooral Charleroi zal daar de dupe van zijn.

Ik ben hier niet om op te komen voor O'Leary of voor Ryanair, absoluut niet, maar ik kom wel op voor jobs en voor de welvaart die gecreëerd wordt, ook in Wallonië, in Charleroi. Die beslissing van Ryanair is een klap in het gezicht van de luchthaven van Charleroi. Die zal wellicht tot heel wat jobverlies leiden. Ik heb dus een aantal vragen voor u.

Welke concrete analyses heeft de federale regering uitgevoerd inzake de impact van de verhoogde vliegtaks?

Is er overleg geweest met de luchtvaartsector vóór de beslissing om de vliegtaks te verdubbelen? Welke voorstellen zijn tijdens dat overleg gedaan om het verlies van capaciteit te vermijden?

Wat doet de overheid om de luchtvaartsector in België aantrekkelijker te maken, en eventueel duurzamer, en om de concurrentiepositie van onze luchthavens te versterken?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de vliegtaks van 10 euro waarover de federale regering heeft beslist, steunt op een studie van de taksen die de buurlanden van België toepassen. Ondanks de toepassing van die taks blijft België een zeer aantrekkelijk land voor de ontwikkeling van luchtvaartactiviteiten. We blijven immers minder duur dan Frankrijk en Duitsland, ondanks de recente daling van de Duitse taks.

De luchtvaartsector werd niet geraadpleegd in het kader van die beslissing. Tot op heden heeft slechts één maatschappij, Ryanair, zich bij mijn diensten gemeld om de toepassing van die verhoging te betwisten. De Ierse maatschappij verdedigt een businessmodel dat gebaseerd is op de machtsverhouding met de verschillende staten. De aankondiging om twee miljoen zitplaatsen te schrappen past in het kader van die permanente machtsverhouding die ze creëert. Het is niet aan mij om een strategie te beoordelen, maar ik ben toch verbaasd over die schrapping, terwijl BSCA bijvoorbeeld, ondanks deze taks, een van de meest winstgevende basisplaatsen voor Ryanair is.

De dreiging van Ryanair is uiteraard zorgwekkend, vooral voor BSCA, dat zijn succes heeft opgebouwd op basis van een zeer grote – te grote – afhankelijkheid van één enkele maatschappij. Dat is een klap in het gezicht van Charleroi. Dat is het echte probleem van Charleroi.

In dit stadium gaat het om een aankondiging. Het is niet mogelijk om de werkelijke impact van die mogelijke schrapping te meten, temeer daar Ryanair met geen woord rept over de duur ervan en in het verleden heeft aangetoond dat een uitbreiding van zijn activiteiten kan volgen op drastische en – het moet worden gezegd – straffende beslissingen.

Wat de al dan niet handhaving van die taks betreft, verwijs ik u naar de heer Jambon, de minister van Financiën.

Tot slot wil ik u eraan herinneren dat BAC een uiterst ambitieus investeringsplan heeft opgesteld dat de aantrekkelijkheid van de luchthaven nog verder zal versterken. Dat aspect valt overigens onder de exclusieve bevoegdheid van Brussels Airport en zijn aandeelhouders.

06.03 Kjell Vander Elst (Anders.): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Nogmaals, ik ben hier zeker niet om Ryanair te verdedigen. Ik denk dat u gelijk hebt dat de luchthaven

van Charleroi op lange termijn misschien beter af is als men de activiteiten meer kan spreiden en meer luchtvaartmaatschappijen kan toelaten op die site. Daarmee ben ik het eens.

Ik ben het echter niet eens met uw uitspraken over de vliegtaks. U zegt dat u met de luchtvaartmaatschappijen of met de luchtvaartsector geen contact hebt gehad over die verdubbeling. Ik vind dat een spijtige zaak. Dat is het zoveelste voorbeeld van een overheid die telkens taksen op sectoren laat neerduwarrelen. Ik begrijp dat de situatie in de buurlanden bestudeerd werd en dat onze taks nog onder het niveau van de taks in de buurlanden zit. De impact kunt u echter, zonder dat u met die luchtvaartsector gesproken hebt, niet zomaar op basis van fingerspitzengefühl meten. Ik vind het dus jammer dat er geen overleg geweest is. Daar staat tegenover dat, zoals u zegt, de impact inderdaad nog niet kan worden gemeten, want die zullen we moeten afwachten.

Ik hoop dat de impact beperkt blijft, dat de jobs behouden blijven en dat de luchthaven van Charleroi ook andere luchtvaartmaatschappijen naar zich kan toetrekken om dat verlies op te vangen, zodat die jobs behouden kunnen blijven.

Mijnheer de minister, ik wil nog een laatste punt aanhalen, dat zeker niet persoonlijk naar u is gericht. De N-VA stond in de vorige legislatuur moord en brand te schreeuwen over de invoering van de vliegtaks. Ze zouden de schrapping van die vliegtaks als eerste maatregel doorvoeren. Die partij is echter op één jaar tijd erin geslaagd om die vliegtaks te verdubbelen. Dat vind ik bijzonder, bijzonder speciaal en zeer ongeloofwaardig.

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

07 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Eurostar en de luchthaven van Zaventem" (56012485C)

07 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Eurostar et l'aéroport de Zaventem" (56012485C)

07.01 Britt Huybrechts (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Uit recente berichtgeving blijkt dat Eurostar vorig jaar opnieuw een sterke reizigersgroei kende en ambitieuze uitbreidingsplannen heeft richting 2030, met nieuwe lijnen, bijkomend materieel en een duidelijke focus op verdere schaalvergroting. Tegelijk verklaarde de CEO van Eurostar expliciet dat een bediening van Brussels Airport niet wordt overwogen, omdat dit volgens haar "niet efficiënt" zou zijn, ondanks het feit dat vergelijkbare luchthavens zoals Schiphol wél rechtstreeks op het hogesnelheidsnet zijn aangesloten.

Daarom volgende vragen:

Hoe verklaart u dat de nationale luchthaven van België structureel buiten het hogesnelheidsnet van Eurostar blijft, terwijl dit bij andere Europese luchthavens wél als een strategische meerwaarde wordt beschouwd?

Heeft u, of uw administratie, het voorbije jaar concreet overleg gepleegd met Eurostar, de NMBS en de infrastructuurbeheerders over een mogelijke hogesnelheidsaansluiting van Brussels Airport, en zo ja, welke initiatieven of voorstellen heeft België daarbij zelf op tafel gelegd?

Acht u het verantwoord dat België, ondanks zijn aandeelhouderschap in Eurostar (via NMBS) en de economische rol van Zaventem, zich neerlegt bij een louter buitenlandse efficiëntielogica zonder zijn eigen mobiliteits- en connectiviteitsbelangen actief te verdedigen?

Bent u bereid om een duidelijke federale langetermijnvisie uit te werken waarin Brussels Airport niet langer als randfenomeen wordt behandeld, maar als een strategisch knooppunt in het internationale spoor- en hogesnelheidsbeleid, en zo ja, tegen wanneer mogen we daarvan concrete beleidskeuzes verwachten?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke: Uw vraag raakt mij bijzonder, want zoals u weet, is de ontwikkeling van internationale spoorverbindingen een van mijn prioriteiten. De verbinding van de luchthaven

Brussel-Nationaal met de hogesnelheidstrein is trouwens het onderwerp van herhaalde verzoeken van verschillende actoren uit de luchtvaartsector en van de luchthavenbeheerder.

De realiteit is echter complexer dan ze lijkt. Het stationsgebouw van de luchthaven is sinds de ingebruikname van de aansluiting op lijn 25N, het Diabolo-project, goed verbonden met het nationale en internationale spoorwegnet en dus ook met het hogesnelheidsnet. Bij de Deutsche Bahn heeft men trouwens aangekondigd dat men van plan is om vanaf september een verbinding te lanceren van Antwerpen-Centraal naar Keulen via Brussel-Nationaal, met de ICE-hogesnelheidstrein. Dat is natuurlijk uitstekend nieuws.

De vraag is dus waarom andere exploitanten van de hogesnelheidstrein niet dezelfde keuze maken. We mogen niet vergeten dat die markt in de Europese Unie volledig geliberaliseerd is. Exploitanten bepalen volledig vrij welke bestemming ze willen bedienen. Thalys heeft bijvoorbeeld enkele jaren naar de luchthaven gereden, maar is daar in 2015 om economische redenen mee gestopt. De Deutsche Bahn lijkt nu, in samenwerking met de NMBS, een ander model te volgen.

Juridisch gezien valt de bediening van Brussel-Nationaal onder de Diabolo-overeenkomst, die een minimumaantal nationale treinen voorschrijft. De NMBS heeft die eisen in haar vervoersplan opgenomen, maar dat vermindert automatisch de beschikbare capaciteit voor internationale diensten en maakt het nog moeilijker om overeenstemmende dienstregelingen op te stellen. Misschien is het wel mogelijk om, zelfs binnen het bestaande Diabolocontract, de infrastructuur doelmatiger te benutten. Meer zicht daarop zullen we hebben zodra Infrabel, zoals bepaald in het performantiecontract, klaar is met haar rijpadcatalogus, die een nuttig uitgangspunt kan vormen voor een internationale strategie, waarin ook voor spoor- en hogesnelheidsverbindingen van en naar de luchthaven meer ruimte wordt gecreëerd.

Ook de infrastructuur vormt een beperking: kruisingen met de hoofdlijnen, beperkte capaciteit tot drie perrons, beheer van doorgaande treinen of treinen die moeten omkeren, langere stilstandtijden voor hogesnelheidstreinen door de langere in- en uitstaptijden als gevolg van de beperkte breedte van de deuren. Al die factoren beperken de ruimte om meer internationale diensten aan te bieden.

Het overleg met de verschillende actoren moet plaatsvinden in het kader van een concurrerende markt. De Staat kan niet rechtstreeks ingrijpen zonder het risico te lopen in strijd te handelen met de Europese regels inzake staatssteun, die een duidelijk juridisch kader, een vastgelegd budget en voorafgaande goedkeuring van de Commissie vereisen. Dezelfde logica geldt voor privaatrechtelijke ondernemingen, zoals Eurostar. Zelfs wanneer een autonome overheidsonderneming minderheidsaandeelhouder is, kan de Staat geen economisch gedrag opleggen.

Het uitwerken van een langetermijnvisie voor internationale spoorverbindingen vereist dus zowel juridische als operationele oplossingen. Dit element is overigens opgenomen in het regeerakkoord. Door de interactie met de verschillende regelgevingen die momenteel op Europees niveau in voorbereiding zijn, met name het nieuwe kader voor staatssteun, is het in dit stadium niet mogelijk om een nauwkeurige schatting te geven van wanneer deze visie klaar zal zijn. Ik hoop echter in de loop van het jaar meer duidelijkheid te kunnen verschaffen.

Ondertussen werken we nauw samen met Brussels Airport, in een werkgroep die zich buigt over verschillende pistes om de bediening van de luchthaven via het spoor te ontwikkelen.

07.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik onthoud twee zaken.

Ten eerste, Diabolo zit er wederom tussen, want ook voor de treinen die daar moeten stoppen, zullen mensen opnieuw de Diabolotaks moeten betalen.

Ten tweede, misschien zou u naast minister van Mobiliteit ook minister van Marketing moeten zijn en naar al die vrije- of liberalemarkthogesnelheidstreinen gaan om uit te leggen waarom het belangrijk is om te stoppen in Brussel Nationaal. Ik kan enkele redenen geven. Het is er veel veiliger dan in Brussel-Noord, -Zuid of -Centraal, laten we daarover heel eerlijk zijn. Men kan daardoor echt inzetten op duurzame mobiliteit, iets wat men in Europa heel graag zal horen, want reizigers moeten dan misschien niet per se het vliegtuig nemen. Al weten we natuurlijk allebei dat het vliegtuig nog steeds sneller is dan de hogesnelheidstrein.

Toch denk ik dat het echt een meerwaarde kan zijn voor België en voor Vlaanderen als er meer hogesnelheidstreinen stoppen in Brussel-Nationaal, zodat mensen eerder geneigd zullen zijn de trein te nemen in plaats van het vliegtuig wanneer ze naar Parijs reizen. En dan moeten ze ook geen vliegtaks betalen. Al krijgen we dan misschien een regering die geen vliegtaks zal invoeren maar een hogesnelheidstreintaks. Ik hoop dat het niet zover zal komen, want ik zal zeker en vast strijden tegen nog extra taksen. Misschien moet ik aan minister Jambon vragen of hij nog extra taksen wil heffen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56012497C de Mme Thémont est transformée en question écrite.

08 **Samengevoegde vragen van**

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van de vliegtaks" (56012518C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inkomsten uit de vliegtaks" (56012720C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegtaks" (56013297C)

08 **Questions jointes de**

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les conséquences de la taxe sur les billets d'avions" (56012518C)

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les recettes provenant de la taxe sur les billets d'avion" (56012720C)

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La taxe sur les billets d'avion" (56013297C)

08.01 **Britt Huybrechts (VB):** Ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vragen.

Ik heb u de voorbije maanden meermaals bevraagd over de federale vliegtaks en de mogelijke gevolgen voor onze luchtvaartsector. Telkens werd geantwoord dat de impact beperkt zou blijven, dat het om een milieumaatregel ging en dat de kritiek overdreven was.

Intussen is de realiteit echter duidelijk geworden.

Ryanair heeft nu formeel aangekondigd dat het in totaal 2,2 miljoen stoelen schrapt in België - verspreid over 2026 en 2027 - routes verdwijnen, toestellen worden verplaatst en ook Brussels Airport wordt getroffen. Dit is geen dreigement meer. Dit zijn de eerste concrete fractures in een beleid dat volgens de regering geen economische schade zou veroorzaken.

Tegelijk bevestigen analyses dat:

*de vliegtaks volledig wordt doorgerekend aan de reiziger,
tickets structureel duurder worden,
en het aanbod krimpt, nog vóór er sprake is van enige vergroening.
Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende:*

Erkent u vandaag, na deze aankondiging, dat de vliegtaks wel degelijk leidt tot capaciteitsverlies en verminderde connectiviteit vanuit België?

Hoe rijmt u deze concrete afbouw met uw eerdere inschatting dat de impact beperkt zou blijven? Welke bijkomende signalen moeten zich nog voordoen vooraleer u erkent dat dit beleid economische schade veroorzaakt?

Kan u bevestigen dat de opbrengst van deze vliegtaks niet gebruikt wordt voor investeringen in schonere toestellen of verduurzaming van de sector, maar naar de algemene begroting vloeit?

Bent u bereid om, nu duidelijk wordt dat de eerste barsten zichtbaar zijn, deze maatregel af te schaffen?

Tijdens eerdere commissievergaderingen en ook nog in de vorige vragensessie hebt u herhaaldelijk gesteld dat de federale vliegtaks, de zogenaamde inschepingstaks, bedoeld is om de luchtvaart te vergroenen en stiller te maken, en dat deze maatregel kadert binnen een breder mobiliteits- en klimaatbeleid.

Uit recente antwoorden van de minister van Financiën, de heer Jambon, op schriftelijke vragen blijkt echter dat de inkomsten uit deze taks niet geoormerkt zijn en integraal terechtkomen in de algemene middelen van de federale staatskas. Met andere woorden: de opbrengsten worden niet specifiek aangewend voor vergroening van de luchtvaart, noch voor investeringen in stillere of duurzamere mobiliteit.

Daarom heb ik volgende vragen voor u, mijnheer de minister:

Hoe beoordeelt u het antwoord van minister Jambon, waarin expliciet wordt bevestigd dat de opbrengsten van de vliegtaks louter dienen als extra inkomsten voor de staatskas?

Vindt u dit verenigbaar met uw eerdere verklaringen dat deze taks bedoeld is als instrument voor vergroening en gedragssturing?

Kan u concreet aangeven welke investeringen of maatregelen in de luchtvaartsector vandaag effectief worden gefinancierd met de opbrengsten van deze taks?

Indien de middelen niet geoormerkt zijn en er geen meetbare gedrags- of milieueffecten worden opgevolgd: waarin verschilt deze vliegtaks dan nog van een gewone belasting?

In Wallonië heeft uw eigen partij zich terecht kritisch geuit tegen de nieuwe verhoogde vliegtaks. Uit recente antwoorden van u op schriftelijke vragen blijkt echter dat de inkomsten uit deze taks niet geoormerkt zijn en integraal terechtkomen in de algemene middelen van de federale staatskas. Met andere woorden: de opbrengsten worden niet specifiek aangewend voor vergroening van de luchtvaart, noch voor investeringen in stillere of duurzamere mobiliteit, nochtans was dat wel wat u beweerde.

Daarom heb ik volgende vragen voor u:

Steunt u uw eigen partij in hun kritische houding tegen de vliegtaks?

Wat zal u doen om deze vliegtaks tegen te houden?

Erkent u de negatieve gevolgen van de vliegtaks op onze luchtvaart?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Huybrechts, zoals ik u recentelijk heb gemeld, is het in een uiterst competitieve markt cruciaal om de vliegtaks te bekijken in het licht van wat er in de buurlanden gebeurt. Hoewel Duitsland heeft beslist om de luchthaventaks te verminderen, blijft de taks in België ongewijzigd. In Frankrijk en Nederland betalen luchtvaartmaatschappijen meer dan bij ons.

De beslissing van Ryanair is in dat opzicht heel verrassend, maar echt niet vreemd. De Ierse maatschappij gebruikt werkgelegenheid als pressiemiddel om politieke beslissingen te beïnvloeden die de huidige financiële omstandigheden zouden kunnen wijzigen.

Ik ontken niet dat de invoering van de taks gevolgen kan hebben. Tot op heden heeft echter alleen Ryanair bij mijn diensten bezwaar gemaakt tegen de invoering ervan.

De schrapping van twee miljoen stoelen zal uiteraard gevolgen hebben voor Brussels Airport en voor BSCA, hoewel ze groter zullen zijn voor de regionale luchthaven, waar Ryanair een belangrijke klant is. Er bestaan echter andere opties en ik weet dat de directies van de betrokken luchthaven intensief contact houden om de mogelijke ongemakken zo goed mogelijk op te vangen.

Ik bevestig u dat de inkomsten uit die taks bijdragen aan het herstel van een rampzalige budgettaire situatie. Ik kan die maatregel onmogelijk ter discussie stellen. Hij is noodzakelijk en naar mijn mening aanvaardbaar voor de overgrote meerderheid van de betrokken sector.

08.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, wat u stelt over andere landen klopt, want daar liggen de tarieven nog altijd hoger dan in België. Daar staat tegenover, ten eerste, dat die landen de taks verlagen, omdat ze hebben ingezien dat er een probleem is en, ten tweede, dat enkele landen de taks volledig hebben afgeschaft. Ten derde, mijn moeder zei altijd dat het niet is omdat vrienden in een put springen dat ik mee moet springen. Het is dus niet omdat Frankrijk en Duitsland die tarieven nog altijd aanhouden, dat België ze moet verdubbelen. Opnieuw, België is het enige land dat de vliegtaks niet vermindert maar verhoogt.

Ik ben het met u eens wanneer u stelt dat Ryanair ter zake een dreigingspolitiek toepast. Het kan niet de bedoeling zijn dat een bedrijf met jobs speelt. Dat zullen wij absoluut nooit steunen. Het is echter wel een gevolg dat rechtstreeks gelinkt is aan de vliegtaks.

Ook bijzonder in uw antwoord is dat u in de vorige vragenronde nog aangaf dat de inkomsten van de taks zouden worden gebruikt voor het verduurzamen en het vergroenen van de luchtvaart. Nu stelt u echter, nadat minister Jambon mij dat heeft bevestigd, dat die inkomsten worden gebruikt voor de rampzalige begroting van de regering. U geeft dus toe dat die taks rechtstreeks is bedoeld om de rampzalige begroting op orde te stellen, al weet ik niet of dat met die taks wel zal lukken, maar dat terzijde. Er zijn geen argumenten voor de vliegtaks, maar met die invulling ondergraaft u elk argument dat zou maken dat mensen nog enigszins zouden oordelen dat het een goede taks is.

Ik stel dus voor dat u die taks afschaft, dat u het punt bij elke ministerraad op tafel gooit en dat u minister Jambon daarover aanspreekt. Als u dat niet doet, dan kunt u altijd op het Vlaams Belang rekenen, want wij zetten momenteel de puntjes op de i van ons wetsvoorstel dat we zullen indienen om die oneerlijke en asociale vliegtaks eindelijk af te schaffen.

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

09 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegang tot de trein met een abonnement van De Lijn" (56012539C)

09 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accès au train avec un abonnement de la compagnie De Lijn" (56012539C)

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

De premetrotunnel die de Antwerpse linker- en rechteroever met elkaar verbindt zal binnenkort gesloten worden wegens werken. Het staat vast dat dit allicht voor heel wat lokale verkeersproblemen zal zorgen. Vanuit die bezorgdheid is het idee ontstaan om het tijdelijk en kosteloos combineren van De Lijn-abonnementen met treinverkeer mogelijk te maken.

Hoe evalueert de minister de suggestie om abonnementen van De Lijn kosteloos te combineren met treinvervoer?

Vond er in het kader van dit voorstel reeds overleg plaats met de NMBS?

Hoe evalueert de NMBS dit voorstel inzake technische haalbaarheid alsook inzake financiële impact? Kan de NMBS zich akkoord verklaren om de houders van een Lijn-abonnement tijdelijk kosteloos de toegang tot de trein te geven?

Wat zijn de mogelijke praktische en technische moeilijkheden om dit mogelijk te maken?

Wat zou de eventuele invloed van de voorgestelde suggestie zijn op het vervoersaanbod van de NMBS? Zou de huidige capaciteit van dat aanbod moeten opgeschaald worden? Wat zou de kostprijs daarvan zijn? Wat zou de impact daarvan zijn op de rest van het vervoersaanbod?

09.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, gelet op de werken die dit jaar zullen plaatsvinden, is een goed 'minder hinder'-aanbod essentieel. Zoals ik al eerder heb aangekondigd,

draagt de NMBS daar graag toe bij via de tijdelijke openstelling van het station Antwerpen-Linkeroever. Vanzelfsprekend moet het daarbij de bedoeling zijn dat zoveel mogelijk mensen daadwerkelijk gebruikmaken van dat aanbod.

Een mooie frequentie aan treinen met voldoende capaciteit moet daartoe bijdragen, net als een gemakkelijke manier om die trein te nemen voor mensen die in normale omstandigheden zouden gebruikmaken van De Lijn. De Lijn en de NMBS bespreken momenteel het aanbod om er tijdens de werken aan de premetrotunnel voor te zorgen dat reizigers vlot op hun bestemming raken.

Het overleg tussen de NMBS en De Lijn over de gestelde vragen rond tarifiering en het mogelijk gebruik van abonnementen van De Lijn tijdens de werken loopt nog altijd. Ik kan daarover vandaag nog geen extra details geven.

Ik herinner er ook aan dat er sowieso een City Pass-formule bestaat in Antwerpen die het mogelijk maakt om trein, tram en bus te gebruiken met een gemeenschappelijk tarief in de stad.

Daarnaast worden binnen de werkgroep Minder Hinder de nodige communicatieplannen voorbereid, zodat reizigers tijdig en correct geïnformeerd worden over het alternatieve aanbod en eventuele wijzigingen in de dienstverlening. Duidelijke en gecoördineerde communicatie wordt daarbij als essentieel beschouwd.

Los van de specifieke problematiek van de werken in Antwerpen moeten het gebruik van bus, tram en trein en de overstap tussen de verschillende openbaarvervoerm Modi beter, eenvoudiger, moeiteloos en aantrekkelijker worden voor de reiziger. Dat is ook de opdracht die ik samen met mijn gewestelijke collega's heb gegeven aan de vier maatschappijen.

Dat is overal belangrijk, maar nog meer in de stedelijke gebieden, waar de bus-, tram- en treinnetwerken nauw met elkaar verbonden zijn en multimodale verplaatsingen evident zouden moeten zijn.

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

Ik kan er nog niet veel mee, aangezien het overleg nog bezig is. We zullen afwachten wat dat overleg eventueel oplevert. Ik hoop vooral – dit is de basis van alles – dat de betrokken reizigers tijdens die werken een goede mobiliteitsoplossing krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het hoge aantal afgeschafte treinen" (56012540C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stiptheid van de treinen" (56012741C)

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le grand nombre de trains supprimés" (56012540C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La ponctualité des trains" (56012741C)

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

In 2025 werden maar liefst 45.451 treinen bij de NMBS geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Ondanks eerder beloften en aankondigingen blijft dit aantal dus bijzonder hoog. Dit komt het vertrouwen van de treinreizigers in de dienstverlening van de NMBS niet ten goede. Evenmin zal dit bijdragen aan de beoogde Modal Shift richting het openbaar vervoer.

Heeft de minister kennisgenomen van het hoge aantal afgeschafte treinen?

Wat zijn volgens de minister de oorzaken van dit hoge aantal afgeschafte treinen?

Bestaat er volgens de minister een causaal verband tussen het hoge aantal afgeschafte treinen en het steeds verhogende vervoersaanbod van de NMBS?

Op welke wijze zal het hoge aantal afgeschafte treinen volgens de minister bijdragen aan de beleidsmatig beoogde Modal Shift naar het openbaar vervoer?

Welke maatregelen zijn er volgens de minister nodig om het hoge aantal afgeschafte treinen structureel en betekenisvol te reduceren?

10.02 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le président, le fait que vous vous en référez à votre question écrite me permet peut-être d'être plus long pour la mienne. Non, je ne peux pas bénéficier de votre temps de parole...

Monsieur le ministre, selon les derniers chiffres communiqués par la SNCB, la ponctualité des trains atteindrait un taux global de près de 92 %. Il est de 91,7 % pour être plus précis. Il s'agit d'un score historique dont on vous gratifie. Bravo, monsieur le ministre! Toutefois, la SNCB doit bien reconnaître que tout n'est pas encore parfait, loin de là, et je sais que vous visez l'excellence.

Je reprendrai donc quatre cas brabançons wallons. Les gares de La Hulpe, Rixensart et Genval affichent un taux de ponctualité d'à peine 88 %. Ces gares sont sans doute considérées comme des petites gares par la SNCB. Il n'empêche que des navetteurs y prennent quotidiennement leur train pour aller travailler ou étudier. Certaines personnes sont tellement habituées aux retards qu'elles viennent plus tôt à la gare afin de monter dans le train précédent, qui est forcément aussi en retard. À Profondsart, cela ne s'invente pas mais existe bel et bien en Brabant wallon, la ponctualité n'est même pas de 87 %.

Monsieur le ministre, qu'est-ce qui explique que, sur une même ligne, certaines gares affichent des taux de ponctualité relativement faibles et d'autres non? Plus d'étudiants y montent-ils et descendent-ils à certaines heures, ce qui expliquerait par exemple le phénomène? Qu'a-t-il été mis en place par la SNCB pour améliorer la situation de ces "petites" gares?

Dans le même ordre d'idée, on apprend aussi que près de 125 trains sont supprimés quotidiennement par la SNCB, ce qui représente, si je ne m'abuse, plus de 45 000 trains sur l'année. Mais peut-être me corrigerez-vous. Vu les économies que vous allez demander à la SNCB et dont on discutera demain, doit-on s'attendre à une détérioration de la ponctualité, du moins pour ces gares de "seconde zone"? Permettez-moi l'expression, vous aurez compris qu'elles ne le sont évidemment pas à mes yeux.

10.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Legasse, comme vous l'avez dit – bien qu'avec un peu de difficulté, je l'entends – les trains de la SNCB ont atteint en 2025 un taux de ponctualité de 91,7 %, ce qui constitue une nette amélioration par rapport aux 89,7 % enregistrés en 2024. L'année 2025 s'affirme ainsi comme une bonne année pour la ponctualité sur le réseau ferroviaire belge. Il s'agit en outre du meilleur résultat de ponctualité des vingt dernières années, si l'on exclut les années covid 2020 et 2021. Cela ne signifie pas que tout est parfait, mais je préfère des chiffres allant dans ce sens-là que dans l'autre sens – je n'ose imaginer ce que vous m'auriez alors fait comme commentaire.

Cette évolution positive est due aux efforts conjoints de la SNCB et d'Infrabel, combinés à un contexte externe favorable, notamment un nombre limité de perturbations liées aux conditions météorologiques. Il faut avoir également l'honnêteté de le dire.

Si donc la ponctualité globale s'est nettement améliorée, certaines sections du réseau enregistrent encore, effectivement, des performances inférieures à la moyenne, notamment dans les gares que vous évoquez. La ligne ferroviaire 161 est en effet l'une des lignes les plus fréquentées et les plus intensément exploitées du pays, ce qui entraîne une accumulation rapide de possibles retards, même mineurs. De manière générale, la ponctualité est davantage sous pression dans les zones où l'infrastructure est plus limitée, comme sur les lignes à voie unique, dans les nœuds ferroviaires très fréquentés ou sur les tronçons sensibles aux incidents impliquant des tiers.

Dans ce contexte, par exemple, les différents chantiers sur les lignes 161 (Ottignies-Namur) et 162 (Namur-frontière) réduisent les possibilités d'exploitation – service à voie unique et limitation de vitesse. Pour la liaison vers le Luxembourg, il faut également tenir compte de l'effet de retard dû à la livraison

et surtout à l'homologation du nouveau matériel M7 sur le réseau luxembourgeois. En conséquence, ces trains ne circulent pas encore dans la composition la plus adéquate, ce qui entraîne des compositions réduites et/ou des pannes.

La SNCB continue de faire pression sur le fournisseur Alstom, afin que celui-ci respecte les calendriers de livraison et d'homologation convenus pour le nouveau matériel M7. Les intrusions sur les voies et les problèmes d'infrastructure complètent par ailleurs la liste des causes. Un équilibre est donc recherché entre une offre de train suffisante et une capacité adéquate sur la ligne, mais cet équilibre demeure fragile. Au moindre incident, un effet boule de neige de retard se produit. La SNCB consulte régulièrement Infrabel afin de planifier les travaux importants aussi efficacement que possible et ainsi limiter leur impact sur la ponctualité.

Ik geef u enkele statistieken over de afgeschafte treinen.

De verdeling van de afgeschafte treinen per verantwoordelijkheid is als volgt: NMBS 41 %, derden 39 %, Infrabel 16 % en andere spoorwegondernemingen 4 %.

Ik kom nu tot de belangrijkste oorzaken van afgeschafte treinen. Bij de NMBS telt het rollend materieel voor 27 % en het boordpersoneel voor 8 % van het totale aantal. Bij de derden waren *trespassing*, persoonsongevallen en ongevallen aan overwegen goed voor 14 %, buitenlandse netten voor 11 %, waarvan 5 % vanuit Nederland, en agressiedaden en kwaadwilligheid voor 5 %. Bij Infrabel waren storingen aan de infrastructuur, zoals seininrichtingen, overwegen, spoorbovenleiding en kunstwerken, verantwoordelijk voor 11 % en vergissingen van personeel voor 4 %. Voor de andere spoorwegondernemingen lag 3 % van de oorzaken bij het rollend materieel.

Bij de NMBS zijn defecten aan treinen een belangrijke oorzaak van vertragingen en afgeschafte treinen. Bij oud materieel komen 2 tot 4 keer meer incidenten voor dan bij nieuw materieel. Daarom is de vernieuwing van het rollend materieel een van de belangrijkste hefbomen om de stiptheid en betrouwbaarheid van het Belgische spoor te verhogen en lastminuteaanschaffingen van treinen tegen te gaan. De NMBS vernieuwt daarom de helft van haar vloot tegen 2032 en heeft met de recente bestelling van 180 nieuwe motorrijtuigen, goed voor 54.000 zitplaatsen, een grote stap gezet.

Naast defecten aan verouderd materieel stelt de NMBS ook een toename vast van het aantal incidenten met het veiligheidssysteem ETCS naar aanleiding van de uitrol van ETCS en de recente migratie naar ETCS Baseline 3. De Belgische spoorwegen zijn hiermee een pionier in Europa, maar werken tegelijkertijd met een product dat nog verder gestabiliseerd moet worden.

De NMBS is zich ten volle bewust van het ongemak dat afgeschafte treinen voor reizigers veroorzaken. Wanneer dat jammer genoeg toch gebeurt, zet ze zich ten volle in om de reizigers zo snel en correct mogelijk te informeren. Wanneer een trein wordt afgeschafte, kan een reiziger het best zo snel mogelijk de reisplanner raadplegen om alternatieven te bekijken. Het verstrekken van correcte informatie bij verstoord treinverkeer is een absolute prioriteit en is daarom ook opgenomen in de performantie-indicatoren van de NMBS.

De NMBS heeft in 2024 een aanzienlijke vooruitgang geboekt op het vlak van reizigersinformatie in verstoorde situaties. Dankzij de invoering van nieuwe technische applicaties en gerichte interne maatregelen werden de doelstellingen voor duidelijke en tijdige communicatie ruimschoots overtroffen. De prestatie-indicator 'reizigersinformatie in verstoorde situaties' steeg tot 97,7 %. Dat is een forse verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar.

Bij elk incident streeft de NMBS ernaar de reizigers zo snel mogelijk te informeren over de oorzaak, de locatie en de gevolgen van de verstoring, aangevuld met een prognose en met reisadvies. Die aanpak is erop gericht niet alleen feitelijke informatie te bieden, maar ook begrip te tonen voor de situatie van de reiziger. De communicatieteams worden voortdurend gecoacht om empathisch en oplossingsgericht te communiceren, zodat elke reiziger zich gehoord en geholpen voelt, zelfs wanneer het treinverkeer onverwachts verstoord wordt.

De positieve evolutie op het vlak van communicatie weerspiegelt de inzet van de NMBS om haar dienstverlening continu te verbeteren en het vertrouwen van de reiziger te versterken, ook in moeilijke omstandigheden.

Sachez que la problématique de la suppression des trains sera également traitée dans la convention de transport qui organise la coopération opérationnelle entre la SNCB et Infrabel pour l'exécution d'une mission de service public. Les conseils d'administration des deux entreprises ont approuvé le document, qui doit à présent être transmis officiellement au cabinet pour être ensuite approuvé par le gouvernement.

Je serai d'ailleurs attentif à ce que le contenu du document intègre un plan d'action détaillé des mesures à mettre en œuvre pour résoudre progressivement les difficultés rencontrées sur le réseau et inverser la tendance constatée ces dernières années à l'augmentation du nombre de suppressions de trains, totales ou partielles. La fiabilité du service est en effet primordiale pour les voyageurs et indispensable pour convaincre davantage de citoyens d'opter pour le train dans leurs déplacements quotidiens.

10.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, er heerst nu blijkbaar blijdschap over de goede resultaten inzake stiptheid bij de NMBS. Ik deel dat hoerasfeertje niet. Nog steeds tellen treinvertragingen van minder dan 6 minuten niet mee, al was dat in het verleden ook zo. Tevens rijdt men soms gewoon voorbij geplande haltes. Dan zijn er nog de afgeschafte treinen. Bovendien heeft de treinreiziger ook nog eens te maken gehad met 32 stakingsdagen in een jaar tijd. Het beeld van de treinreiziger met betrekking tot een jaar dienstverlening zal niet tot hoerageroep leiden.

Met betrekking tot die afgeschafte treinen hebt u een heel overzicht gegeven. In het voetbal is het zo dat, als men een goal binnenkrijgt, het eigenlijk niet uitmaakt of de tegenstrever die gemaakt heeft of het een owngoal is en wie die goal heeft gemaakt. Men heeft de bal binnengekregen en dat moet vermeden worden. Hetzelfde geldt voor de afgeschafte treinen. Dat aantal blijft gigantisch hoog, namelijk meer dan 45.000. Er ligt dus werk op de plank. De treinreiziger verwacht een goede dienstverlening. Er moet echt aan de slag gegaan worden om eindelijk een definitieve daling in te zetten van het aantal afgeschafte treinen.

10.05 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vous aviez près de trois minutes de retard sur l'intervention, mais nous vous en faisons grâce. C'est presque aussi bien, puisque c'est en dessous des six minutes de la SNCB, puisque, en deçà de six minutes, ce n'est pas comptabilisé.

C'est comme les arrêts supprimés. C'est comme les trains supprimés. Dire que c'est un grand cru, d'accord. Nous pouvons en convenir. Moi aussi, j'aime bien les grands crus. Mais 45 000 trains supprimés, convenons que ce n'est quand même pas une fierté, même si, comparativement à d'autres sociétés, on estime que c'est un bon résultat – et c'en est un.

Pour ce qui concerne la ligne 161, vous avez dit vous-même qu'elle était la plus fréquentée – enfin, une des lignes les plus fréquentées, la 161 et la 162. Les travaux, on ne va pas en disconvenir, visent à un mieux-être et une amélioration de la ligne en question; mais en attendant, il est quand même paradoxal que la ligne la plus fréquentée soit la ligne la plus touchée en termes de retard. J'entends bien les travaux, et j'entends bien que cela dépend d'Infrabel, ou des trains défectueux d'Alstom. Non, pas d'Alstom; nous ne les avons pas encore reçus.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous tancer un peu gentiment. Ne vous gargarisez pas de ce grand cru, même s'il est sans doute excellent. Il y a moyen de faire mieux encore, et de travailler sur ces lignes moins fréquentées ou plus fréquentées – c'est suivant – les petites gares sur les lignes plus fréquentées, ou inversement, pour que personne ne soit pénalisé.

Parce que les 90 %, quand vous êtes sur le quai à Tubize... Parfois, je prends ce train; pas régulièrement, pas autant que vous. Très sincèrement, il est rarement à l'heure. Parfois, il a moins de cinq minutes de retard. Vous avez raison, et ce n'est pas comptabilisé. Mais il est rarement à l'heure, c'est le moins que l'on puisse dire; et c'est une gare importante. Vous disiez d'ailleurs vous-même qu'un de vos proches prend ce train, cette ligne. Vous pourriez lui demander. Je suis sûr qu'il vous confirmera cela.

Je vous remercie.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De samenwerking tussen CAF en Alstom Brugge" (56012579C)
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het voornemen van het Spaanse CAF om Alstom Brugge in te schakelen voor de bouw van NMBS-treinen" (56012593C)

11 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La collaboration entre CAF et le site d'Alstom à Bruges" (56012579C)
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'intention de l'espagnol CAF de faire appel à Alstom Bruges pour la construction des trains SNCB" (56012593C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de NMBS heeft de Spaanse treinbouwer CAF aangewezen als voorkeursorderhandelingspartner voor de bouw van de bestelde AM30-treinen. CAF heeft aangegeven eventueel te willen samenwerken met Alstom in Brugge om die treinstellen te bouwen. Dat is uiteraard hoopgevend voor de vestiging in Brugge, waar heel wat banen onder druk stonden en bedreigd waren.

Kunt u toelichten wat die aangekondigde samenwerking precies zal inhouden? Bestaat er ter zake al een officiële overeenkomst tussen beide treinbouwers? Welke invloed zou die samenwerking eventueel hebben op de eerder bedreigde tewerkstelling bij Alstom in Brugge?

11.02 **Annick Lambrecht** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik stel u opnieuw vragen over Alstom in Brugge. De NMBS heeft, zoals bekend, het raamcontract voor de nieuwe treinen toegewezen aan het Spaanse CAF. Bij Alstom in Brugge vreest men voor aanzienlijk banenverlies. Intussen is een plan bekendgemaakt om 150 ontslagen door te voeren.

Er zouden gesprekken zijn opgestart, maar ik wil dat toch even verifiëren. Ik verwijs daarbij naar beelden die ik van u zag in de media en op televisie bij de opening van een werfhal van de NMBS in Oostende. Daar zei u dat het Spaanse CAF bereid zou zijn om nauw samen te werken met de vestiging van Alstom in Brugge om 180 nieuwe modellen te bouwen. U zei bovendien dat u de week nadien zou samenzitten met de top van Alstom Brugge. Die werfopening in Oostende vond plaats op 16 januari. We zijn vandaag midden februari, bijna een maand later. Ik ga er dan ook van uit dat u ondertussen heel wat informatie hebt over de concrete uitwerking van die samenwerking.

U verklaarde dat CAF zeker wil samenwerken met Alstom Brugge, op voorwaarde dat de leveringstermijnen en de kwaliteit gegarandeerd blijven. Over de kwaliteit van Alstom hoeft u zich alvast geen zorgen te maken.

Mijnheer de minister, kunt u toelichten wat er, in de week na uw toespraak in Oostende, tijdens uw overleg met de CEO's van Alstom is besproken in verband met onderaanneming voor de treinstellen van het Spaanse CAF door Alstom in Brugge? Kunt u verslag uitbrengen van die vergadering? Kunt u aangeven welke meerwaarde dat werk van CAF zal hebben voor de werknemers in Brugge? Worden er banen gered in de vestiging Alstom Brugge? Zal die onderaanneming door Alstom Brugge, die u zou bespreken met het Spaanse CAF, lokale werkgelegenheid creëren? Kortom, kan ik met goed nieuws naar Brugge terugkeren over de tewerkstelling van de werknemers bij Alstom?

11.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, zoals al vermeld werd, heb ik inmiddels een onderhoud gehad met de CEO van CAF in aanwezigheid van de CEO van de NMBS. Tijdens dat overleg hebben wij uitgebreid stilgestaan bij een aantal essentiële aandachtspunten. Zo heb ik samen met de NMBS het belang benadrukt van een tijdige en kwaliteitsvolle levering van de bestelling, wat cruciaal is voor de uitvoering van het openbaredienstcontract. Daarnaast heb ik onderstreept dat zowel de NMBS als ikzelf veel belang hechten aan rigoureuze respect voor alles wat verband houdt met mensenrechten gedurende de gehele looptijd van het raamcontract. Verder heb ik gewezen op het belang van lokale tewerkstelling, zowel via subcontracten als via het zelf ontplooiën van assemblage-activiteiten in ons land.

CAF heeft bevestigd dat het zich in die logica kan en wil inschrijven, op voorwaarde dat dat geen afbreuk doet aan de contractueel vastgelegde verplichtingen betreffende tijdige en kwaliteitsvolle leveringen, uiteraard binnen normale economische voorwaarden.

In dat kader heeft CAF aangegeven op korte termijn gesprekken te zullen aanknopen met het management van Alstom. Indien daarbij de bereidheid en de capaciteit aan de zijde van Alstom worden bevestigd en de economische kostprijs marktconform wordt benaderd, kan dat volgens wat ik heb begrepen een belangrijke piste zijn.

Voor de afspraak met Alstom was oorspronkelijk een bijeenkomst gepland in januari, maar om redenen die ik niet meer weet, hebben we die moeten uitstellen. Er is een nieuwe datum vastgesteld met de CEO's van Brugge en Charleroi voor februari.

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

Er is inderdaad al wat overleg geweest. Het allerbelangrijkste moet echter nog komen, namelijk het overleg tussen CAF en Alstom zelf, om te bekijken of zij tot een akkoord kunnen komen. Ik vind het goed dat u zelf al afspraken hebt gemaakt voor februari met de CEO's van zowel Alstom in Charleroi als in Brugge.

Ik hoop vooral dat men tot een resultaat met een goed akkoord zal komen, waardoor de werkgelegenheid bij Alstom in Brugge een duwtje in de rug krijgt. De werknemers daar verkeren immers al lange tijd in onzekerheid, wat weinig aangenaam is, en kunnen een goed resultaat gebruiken.

11.05 Annick Lambrecht (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben enorm ontgoocheld. U zei in die hal dat u de week daarna met de top van Alstom Brugge zou samenzitten voor het redden van de 150 banen. Voor onze economie en voor mijn regio is dat zeer urgent, maar vervolgens gebeurt dat niet.

U zegt nu dat u in februari zult samenzitten met de top van Alstom. Welnu, het is vandaag 10 februari. U hebt nog twintig dagen om samen te zitten, om de mensen te kunnen geruststellen met betrekking tot het redden van 150 jobs en de hele site van 700 werknemers in Brugge.

Mijnheer de minister, sta mij toe dat ik toch wat meer urgentie van u verwacht, voor de tewerkstelling. Ik weet dat u economie ook belangrijk vindt. Heel mijn regio kijkt naar u. Ik heb hen gezegd dat ik vandaag zou vragen wat u te weten bent gekomen de week na uw grote verklaring dat u met Alstom zou samenzitten. Nu moet ik terug naar mijn regio Brugge met een lege doos. Ik kan hun wel zeggen dat ik op 1 maart de vraag aan u zal laten agenderen over wat het overleg tussen u als minister en Alstom in Brugge heeft opgeleverd om banen te redden.

Mijnheer de minister, samen met veel Bruggelingen reken ik op u. Als u spreekt over tijdig leveren, kan dat geen probleem zijn, en kwaliteit is voor Alstom al zeker geen probleem, want dat is een superbedrijf dat bovenaan de wereldtop staat.

Februari telt nog twintig dagen. Ik tel af en ik en velen stellen hoop in uw daadkracht, mijnheer de minister. U had beloofd om de week na 16 januari te handelen en als ik deze vraag niet had gesteld, wisten we niet dat dat overleg niet had plaatsgevonden.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe open brief van de Securailagenten" (56012600C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid van de Securailagenten" (56012733C)

12 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle lettre ouverte des agents Securail" (56012600C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité des agents de Securail" (56012733C)

12.01 **Frank Troosters** (VB): Het probleem is al verschillende keren aangekaart, dus ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Meer dan honderd Securail-agenten ondertekenden een nieuwe open brief gericht aan de politieke beleidsverantwoordelijken en de NMBS-top die de vele en reeds lang bestaande problemen inzake veiligheid binnen het spoor en de abominabele werkomstandigheden waarbinnen ze moeten functioneren aanklaagt.

Zo stellen ze opnieuw de structurele onderbezetting bij de Spoorwegpolitie aan de kaak. Het permanent tekort aan SPC leidt tot een veelvuldig gebrek aan steun bij crisissituaties. De agenten hebben bovendien nog steeds angst om openlijk over hun werksituatie te praten.

Eveneens deel van de ergernissen: de straffeloosheid. Daders van geweldfeiten komen volgens de Securail-agenten veel te vlug terug vrij.

Tot slot, een aantal praktische problemen: beperkte radio-ontvangst in tunnels, de inactieve noodknoop op toestellen en de veel te beperkte bevoegdheden.

Heeft de minister kennisgenomen van de nieuwe open brief van de Securail-agenten?

Wat is de reactie van de minister op deze brief? Welke elementen zijn voor hem nieuw?

Welke maatregelen en/of acties zal de minister ondernemen naar aanleiding van deze nieuwe brief?

Zal hij zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie contacteren met betrekking tot het gebrek aan Spoorwegpolitieagenten en de ervaren straffeloosheid?

Zal de minister in overleg gaan met de Securail-agenten? Zo ja: wanneer? Zo neen: waarom niet?

12.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wilde eigenlijk verwijzen naar uw toelichting. Vermits dat nu niet zal gaan, zal ik de kwestie heel kort zelf aanhalen. Ik vermoed dat we het over hetzelfde hebben.

Mijnheer de minister, op 17 januari verscheen een verontrustend artikel over de veiligheid in onze treinstations. Met een open brief aan de directie en aan de politiek trokken meer dan honderd agenten van Securail aan de alarmbel. Het gaat over hun veiligheid. Hun getuigenissen zijn ronduit hallucinant. Ze worden omsingeld door groepen jongeren, ze worden bekogeld met elektrische deelsteps, er zijn bijtincidenten en kopstoten enzoverder. We weten dat in Brussel-Zuid alleen al Securail vorig jaar gemiddeld twintig keer per dag bij incidenten tussenbeide moest komen. Dat is een gigantisch hoog cijfer.

Wat dat alles nog schrijnender maakt, is dat die agenten er vaak alleen voor staan. De onderbemanning bij de spoorwegpolitie zorgt ervoor dat er op bepaalde momenten voor heel Vlaanderen amper één interventieploeg beschikbaar is. De lokale politiezones verwijzen dan weer naar bevoegdheidsdiscussies, wat wel te begrijpen valt. Het resultaat is echter dat de Securailagenten er in het heetst van de strijd vaak alleen voor staan, zonder snelle bijstand, en dat met de beperkte bevoegdheden die ze hebben.

Daarom heb ik volgende vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe beoordeelt u de huidige veiligheidssituatie van de Securailagenten?

Wat is de stand van zaken in de aanschaf van de bodycams voor Securailagenten? Wordt die actief onderzocht? Wordt daartoe overgegaan?

Hoe wilt u, binnen uw bevoegdheden, zorgen voor snellere en gegarandeerde politiebijstand bij incidenten op het spoor? Wordt dat aangehaald in structureel overleg met Binnenlandse Zaken en met de politiediensten?

Tot slot, welke concrete maatregelen neemt u op korte termijn om te vermijden dat de medewerkers, maar ook de reizigers, zich dagelijks onveilig voelen in onze stations?

12.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega's, de NMBS heeft geen weet van een nieuwe open brief en kan dus alleen voortgaan op wat in de media is verschenen. De punten die in de krantenartikelen vermeld staan, worden meegenomen in een brede reflectie over de werking en de ondersteuning van Securail. Ik herhaal in dat verband dat er binnen de NMBS een structureel overlegkader bestaat, waarin de stem van de Securailagenten via hun vertegenwoordigers wordt gehoord.

Er wordt actief gewerkt aan oplossingen voor de problemen waarmee Securailagenten worden geconfronteerd. Regelmatige vergaderingen tussen de directie en de vakorganisaties beogen duurzame maatregelen ten voordele van het personeel, onder meer wat betreft de werkdruk, capaciteitsverdeling en technische ondersteuning. Het garanderen van goede werkomstandigheden voor alle Securailagenten staat daarbij centraal.

De personeelsbezetting bij de spoorwegpolitie (SPC) en de justitiële opvolging van feiten van agressie vallen onder de bevoegdheden van respectievelijk Binnenlandse Zaken en Justitie. Er zijn structurele gesprekken tussen die departementen, de NMBS en mijn kabinet.

Het capaciteitsgebrek bij de spoorwegpolitie is een erkend probleem en vormt een centraal thema in de gesprekken over een versterkte samenwerking tussen Securail en de federale politie. Die samenwerking richt zich niet alleen op een uitbreiding van het personeelsbestand bij de SPC, maar ook op het optimaliseren van andere ondersteunende middelen, zoals technologische tools. Een concreet voorbeeld is het akkoord waarbij de lokale en federale politie realtime toegang hebben gekregen tot de camerabeelden van de NMBS in de stationsomgeving.

In samenwerking met mijn kabinet en mijn collega-minister van Binnenlandse Zaken werkt de NMBS aan een wetswijziging die het mogelijk moet maken om Securailagenten en, indien opportuun, ook treinbegeleiders en bepaalde personeelscategorieën van de andere openbaarvervoermaatschappijen uit te rusten met bodycams, op basis van een gemeenschappelijk lastenboek en uitgaande van dat van de federale politie.

Het gebruik van bodycams bij personen zonder identiteit of vaste verblijfplaats zal strikt gebeuren binnen een duidelijk wettelijk kader, met respect voor de rechten van alle betrokkenen. Het louter inzetten van bodycams volstaat echter niet om problemen zoals agressie of conflictsituaties doeltreffend aan te pakken. De effectiviteit van dat hulpmiddel hangt af van de integratie in een ruimer geheel van preventieve maatregelen, waaronder gerichte opleidingen, operationele ondersteuning via samenwerking tussen verschillende actoren en een duidelijke preventiestrategie.

Tot slot moet ik blijven benadrukken dat de uitdagingen waarmee de Securailagenten – net als andere veiligheidsdiensten en publieke dienstverleners – geconfronteerd worden, veel verder gaan dan de exclusieve bevoegdheid van de NMBS. Het is een betreurenswaardig maatschappelijk fenomeen dat de inzet vereist van meerdere actoren, op verschillende bevoegdheidsniveaus en met uiteenlopende verantwoordelijkheden. Ik sprak al over politie en justitie, maar het is ruimer. Een gecoördineerde aanpak is dan ook noodzakelijk.

12.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar we hebben hetzelfde antwoord al verschillende keren gekregen. U brengt als het ware steeds dezelfde tekst.

Uiteraard is de capaciteit bij de spoorwegpolitie een bevoegdheid van Binnenlandse Zaken, maar het

moet natuurlijk ook uw zorg zijn, als de Securailagenten van de NMBS het slachtoffer dreigen te worden wanneer er te weinig of soms zelfs geen ondersteuning is in crisissituaties. Dat is in hoofdzaak wat zij aanklagen. Ik begrijp dat dat deel uitmaakt van gesprekken en overleg, maar er moeten wel oplossingen komen.

Ik hoor steeds opnieuw dat de samenwerking geoptimaliseerd moet worden en dat er werk gemaakt wordt van bodycams. Dat is allemaal goed en wel. De enige verwezenlijking tot nu toe is echter het meekijken van de politie op de camerabeelden van de NMBS, wat zonder meer een goede zaak is. Daarover ben ik zeer tevreden en dat zal ik morgen trouwens herhalen tijdens de bespreking van de beleidsnota, maar het moet natuurlijk veel meer zijn. Dat is de reden waarom die mensen die open brief hebben geschreven. Ik zal hem meebrengen voor u, want ik heb nu twee keer gehoord dat u die brief niet hebt. De essentie van die brief had ik wel al in mijn vraag verwerkt.

De Securailagenten wachten op antwoorden. Ze krijgen steeds hetzelfde te horen, maar er komen geen oplossingen. Ik hoop dat daarvan zeer snel werk kan worden gemaakt en dat er absoluut een betere ondersteuning van die agenten komt.

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

De onveiligheid van de Securailagenten zorgt impliciet ook voor een onveiligheidsgevoel bij de reizigers, maar ook bij de passanten in de stations. Ik ben blij dat er veel overleg is met de verschillende actoren, maar dat overleg moet ook duidelijk worden op het terrein en momenteel is dat niet het geval.

Ik blijf natuurlijk ook terugkomen op de bodycams. We hebben daarover al een aantal keren gesproken en we horen dat er werk van wordt gemaakt. Ik had eind vorig jaar begrepen dat we daarmee al verder zouden staan. Intussen is het al februari. Ik wil echt weten wanneer die bodycams effectief worden uitgerold, want de Securailagenten hebben daar echt nood aan.

Ik ben echter blij dat er vooruitgang is en dat er de komende maanden positieve stappen gezet kunnen worden voor de Securailagenten. Daarvoor hebt u uiteraard alle steun van onze partij.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'explosion du coût du permis de conduire et l'endettement des jeunes" (56012631C)

- Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'endettement des jeunes Belges pour l'obtention de leur permis de conduire" (56012740C)

13 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De fors toegenomen kosten van een rijbewijs en jongeren die zich in de schulden steken" (56012631C)

- Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Jonge Belgen die zich in de schulden steken om hun rijbewijs te behalen" (56012740C)

13.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, une part croissante de jeunes en Belgique est contrainte de s'endetter pour financer l'obtention du permis de conduire. D'après une étude de la banque Crelan, près d'un jeune de moins de 34 ans sur sept doit recourir à un emprunt bancaire pour payer ses cours de conduite.*

Le permis B est pourtant devenu, dans de nombreux secteurs, une condition quasi indispensable pour accéder à un emploi. Or, le coût d'une formation complète (théorie et pratique) a fortement augmenté ces dernières années, dépassant aujourd'hui largement les 1.000 euros dans la plupart des auto-écoles, avec un coût moyen de l'ordre de 2.000 euros pour 20 heures de pratique. Cette hausse frappe de plein fouet les jeunes, dont une grande majorité est encore aux études ou dispose de revenus limités.

Cette situation crée une double injustice sociale : d'une part, l'accès au permis dépend de plus en plus des moyens financiers, et d'autre part, les jeunes sont poussés vers l'endettement dès le début de leur vie adulte pour répondre à des exigences du marché du travail.

Dès lors, je souhaiterais vous poser les questions suivantes:

Comment le gouvernement explique-t-il l'augmentation continue et importante du coût du permis de conduire ces dernières années?

Le ministre reconnaît-il que le prix actuel du permis constitue un obstacle social majeur pour de nombreux jeunes et un facteur d'inégalités d'accès à l'emploi?

Quelles mesures concrètes le gouvernement entend-il prendre pour garantir un accès abordable au permis de conduire?

13.02 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, autour de moi, à l'occasion de rencontres – qu'elles soient privées ou professionnelles –, j'entends de plus en plus de Belges – et souvent des jeunes Belges – obligés de contracter un prêt bancaire afin de financer leur formation au permis de conduire.

Évidemment, c'était un ressenti sur le terrain et sur ce que les personnes pouvaient me dire. Mais aujourd'hui, le phénomène est objectivé par une étude menée par Crelan qui dit que près d'un candidat sur sept âgé de moins de 34 ans serait contraint de passer par un emprunt pour financer ces heures de conduite, des cours qui occasionnent un coût moyen de 2 000 euros pour une vingtaine d'heures d'auto-école.

S'endetter avant même de commencer à travailler, voilà la réalité de milliers de jeunes Belges. Or, le permis B est indispensable pour trouver un emploi. Il est d'ailleurs souvent cité comme prérequis dans les critères des offres des employeurs. Tout le monde n'a pas la chance d'avoir des parents qui possèdent à la fois le temps et l'argent pour apprendre la conduite à leur enfant ou pour la financer.

Apprendre qu'une partie de notre jeunesse s'endette à ce sujet va évidemment à l'encontre de deux valeurs fondamentales: la justice sociale et, bien évidemment, l'égalité des chances.

Monsieur le ministre, on connaît les ambitions du gouvernement: atteindre un taux d'emploi de 80 %. Vous y avez souscrit. Force est de constater que la question du permis de conduire est un facteur à prendre en compte pour atteindre cet objectif ambitieux.

J'aurais voulu savoir, dans le strict respect des compétences qui sont les vôtres en tant que ministre fédéral de la Mobilité, quelles pistes de solutions vous pourriez apporter pour éviter l'endettement de milliers de jeunes Belges dans l'obtention de leur permis de conduire?

13.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Vous savez que j'aime toujours débattre avec vous. Monsieur Prévot, vous qui avez été un brillant parlementaire wallon et qui êtes toujours un brillant parlementaire fédéral, vous n'ignorez pas que les éléments que vous soulevez concernent principalement, pour ne pas dire exclusivement, le coût des formations dispensées par des auto-écoles ainsi que l'organisation et le prix des examens théoriques et pratiques. Or ces matières relèvent exclusivement des compétences des régions. Celles-ci sont compétentes tant pour l'agrément et le contrôle des auto-écoles que pour l'organisation des examens de conduite et la fixation des références y afférentes.

Néanmoins, pour vous être agréables à tous les deux, c'est une préoccupation que je trouve légitime et importante. Je ne manquerai donc pas de relayer auprès des autorités régionales compétentes la question que vous me posez. J'interpellerai à ce propos, ou plutôt j'inscrirai ce point en divers à l'ordre du jour d'une prochaine Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité. Je ne doute pas que mes collègues, qu'ils soient wallon, bruxellois ou flamand, se feront un plaisir de vous répondre personnellement.

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

Je souhaite souligner que la régionalisation démontre une nouvelle fois combien elle complique le fait

d'apporter des réponses concrètes et cohérentes à des problèmes très concrets dans une telle lasagne institutionnelle. J'entends que vous allez poser des questions et prendre des initiatives. Selon nous, il faut mener une politique plus ambitieuse, parce que le permis constitue l'une des principales portes d'entrée vers le marché de l'emploi. Il convient donc de réguler le secteur des formations à la conduite afin de le rendre accessible à toutes et à tous, mais aussi de collaborer avec les régions et les communautés. À titre d'exemple, comme nous l'avons proposé, permettre aux élèves de passer gratuitement l'examen théorique du permis de conduire à l'école ou offrir aux jeunes un forfait de base gratuit de 20 heures de cours de conduite pratique permettrait d'assurer une plus grande égalité pour celles et ceux qui n'ont ni les moyens ni l'entourage pour leur apprendre à conduire.

13.05 Patrick Prévot (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Ne vous inquiétez pas, je n'ai pas été distrait, bien au contraire!

J'avais la naïveté de penser qu'en tant que ministre de la Mobilité, vous aviez au moins une idée sur la question, puisqu'il s'agit d'un véritable phénomène de société. J'avais également la naïveté de penser que vous aviez encore des contacts au niveau du gouvernement wallon, puisque Les Engagés et le MR s'y trouvent des deux côtés. Ce que j'attendais *a minima* – et vous y répondez en tout cas –, c'est que les ministres de la Mobilité puissent discuter de manière globale de cette question éminemment importante au sein d'une Conférence interministérielle. C'est l'engagement minimal que vous avez pris à mon égard.

Comme je suis député fédéral et non député wallon, que cette thématique m'importe énormément et sachant, pour avoir siégé en même temps que vous sur les bancs du Parlement de Wallonie, que vous étiez parfois frustré d'avoir des thématiques auxquelles vous souhaitiez vous intéresser alors qu'elles relevaient d'autres niveaux de pouvoir, j'avais la naïveté de penser que vous pouviez m'apporter une réponse. C'était le minimum syndical, j'en conviens. Je n'aurai pas votre sentiment personnel aujourd'hui; j'attendrai donc d'autres lieux pour l'entendre.

J'entends toutefois votre proposition d'inscription à la Conférence interministérielle. Quel que soit le niveau de pouvoir, c'est clairement une thématique sur laquelle vous devez vous archibouter. Plus personne, même pas vous, ne pense que l'objectif des 80 % de remise à l'emploi est un objectif réaliste. Mais si vous voulez y tendre ou vous en approcher, il faut assurément prendre à bras-le-corps cette problématique du permis de conduire, singulièrement pour les jeunes.

Plus sérieusement maintenant, avec la casquette et les contacts qui sont les vôtres, j'aimerais que ce sujet puisse être amené en Conférence interministérielle et que, plus qu'un report de compétences vers les uns et les autres, les gouvernements aujourd'hui en place puissent s'y attaquer de manière efficace.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les économies à réaliser par les chemins de fer" (56012743C)

14 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aan het spoor opgelegde besparingen" (56012743C)

14.01 Dimitri Legasse (PS): Je voudrais appuyer ce que mon collègue vient de dire, parce qu'avec les économies à réaliser dans le chemin de fer, je ne suis pas certain que la voiture ne devienne pas le mode de circulation le plus accessible pour certaines régions ou sous-régions, surtout s'il existe une telle discrimination pour passer le permis.

Monsieur le ministre, votre gouvernement impose une cure d'austérité au chemin de fer. Nous avons les chiffres dans la note de politique générale pour l'année 2026. Nous en reparlerons demain. Au total, 675 millions d'euros d'économies sont à réaliser d'ici la fin de la législature. De 50 millions l'an dernier, nous passerions à 100 millions cette année, 125 millions en 2027, 150 millions en 2028 et 250 millions en 2029. Si je suis bien renseigné et si j'en crois la presse, une répartition 60-40 entre la SNCB et Infrabel aurait été convenue. Vous me démentirez ou me confirmerez le cas échéant.

Infrabel ne semble pas particulièrement inquiète quant aux économies à réaliser, tant en matière

d'investissements qu'en matière de dépenses opérationnelles. L'entreprise dit qu'elle va revoir quelques plans, qu'elle va resserrer quelques boulons, sans être plus précise à ce stade. Cela me paraît un peu léger pour l'instant, mais nous verrons ultérieurement. Par contre, pour la SNCB, cela semble plus compliqué à mettre en œuvre. Je vous avoue que nous ne voyons pas très bien comment l'entreprise va réaliser ces économies alors qu'elle est déjà soumise à une baisse de sa dotation d'exploitation, qui représente une réduction de recettes de l'ordre de 2,5 milliards d'ici 2032. La SNCB doit aussi augmenter le nombre de voyageurs de 30 % et l'offre de trains-kilomètres de 10 % d'ici 2030. Ces chiffres donnent le tournis.

Comment cela va-t-il être possible sans faire payer la note à quelqu'un – aux navetteurs, aux cheminots, assurément aux deux? À la lecture des économies programmées pour nos chemins de fer, nous pouvons effectivement nous poser la question de savoir comment la SNCB va mener à bien ces différents objectifs avec les obligations que vous lui imposez. Pour faire rouler les trains, il faut du personnel. Il en faut aussi pour l'entretien des voies, des trains et des gares. Les usagers se plaignent notamment des retards – nous en avons parlé tout à l'heure –, des trains supprimés, des toilettes inutilisables, des gares abandonnées et de la difficulté d'utiliser parfois les guichets automatiques. Comment le service public va-t-il encore être rendu? Les opérateurs doivent trouver encore et toujours des économies, à l'heure où l'on vante les mérites des trajets en transport public. Dois-je comprendre, monsieur le ministre, que le personnel est manifestement une variable d'ajustement pour mener à bien ces économies?

14.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Le redressement des finances publiques implique un effort de toutes les parties concernées, y compris les entreprises publiques du secteur ferroviaire.

Si le montant des économies appliquées à ce secteur est effectivement de 675 millions d'euros sur la période 2025-2029, et est conséquent dans l'absolu, il doit être relativisé sur l'ensemble du financement prévu sur dix ans par les contrats qui lient Infrabel, la SNCB et l'État. Le secteur ferroviaire avait reçu un financement supplémentaire, comme vous le savez, très important pour cette période, et reste donc bénéficiaire d'un refinancement significatif par rapport à la situation d'avant 2023. Pour placer les économies demandées dans leur contexte, les chemins de fer ont dans leur ensemble perçu des subventions de plus de 4 milliards d'euros en 2025.

Il s'agit là de montants considérables, y compris en comparaison avec d'autres pays. Renforcer l'exigence, l'efficacité et la bonne utilisation des deniers des services publics relève dès lors d'une simple et bonne gestion. Je vais vous donner un exemple. Vous avez raison de dire qu'il faut du personnel, qu'il faut des trains, qu'il faut un réseau, et je prends ces chiffres avec réserve. Or, j'ai demandé un *benchmarking* au SPF à ce sujet: là où il y a aussi du personnel, il y a aussi du train, il y a aussi un réseau. Aux Pays-Bas et en Allemagne, on considère que le coût public par habitant du rail est de 240 euros. En France, 270 euros. En Belgique, 340 euros. C'est de l'argent public, payé par ceux qui prennent le train, comme par ceux qui ne le prennent pas. Je prends ces chiffres avec réserve parce que moi-même, je veux les faire vérifier. C'est bien pour ça que j'ai demandé qu'un *benchmarking* soit effectué. Mais reconnaissons que s'il y a une différence, elle justifie aussi qu'il y ait une réflexion. Je vous ai parlé des chiffres importants que sont les 4 milliards de dotation.

Les efforts budgétaires seront donc réalisés par la SNCB et Infrabel, selon une clé de répartition qui a été approuvée par le gouvernement, sur la base d'une clé de 60 % pour la SNCB et de 40 % pour Infrabel, appliquée tant aux subventions d'exploitation qu'aux subsides d'investissement, conformément aux décisions validées par le gouvernement lors du conclave budgétaire pour le budget initial 2026. L'imputation de ces économies sera réalisée de la manière la plus efficiente, en concertation avec les deux entreprises publiques, sans pénaliser les voyageurs, en visant le bien-être des travailleurs, en maintenant un niveau approprié d'investissement et en garantissant la sécurité. Les objectifs fixés par les contrats de services publics et de performance ne sont aucunement remis en cause, et le financement des moyens opérationnels et des investissements reste garanti.

14.03 Dimitri Legasse (PS): Merci pour toutes ces confirmations quant aux chiffres.

Vous parlez de *benchmarking* et je vous entends, mais vous prenez vous-même beaucoup de précautions. Il faut comparer ce qui est comparable et comparaison n'est pas raison, dit-on: une situation n'est pas l'autre, une densité n'est pas l'autre, un territoire est vallonné et l'autre non, etc. Il conviendrait d'approfondir vos chiffres.

Vous dites "sans pénaliser les navetteurs" et "en veillant au bien-être des travailleurs". Cela n'est pas possible. Si les économies ne sont pas faites sur les cheminots ni sur les navetteurs, où seront-elles faites? Dans le matériel? Permettez-moi d'en douter. Sans vouloir prendre de référence trop locale, les montants alloués à la suppression des passages à niveau et aux ouvrages d'art érigés en lieu et place de ces derniers (qu'ils soient sous voie ou qu'il s'agisse de ponts "cadres") sont astronomiques. Si nous disposions du quart de la moitié de ce montant pour une commune de la taille de la mienne, on en ferait des voiries! Je suis assez indigné de voir ce qui est mis en œuvre sur la commune qui est la mienne par rapport à ces deux ouvrages d'art visant à éviter les passages à niveau. Mais c'est là une autre réflexion, qui doit du reste être bien sûr mise en lien avec la sécurité. Tout cela pour dire qu'il faut relativiser les chiffres et faire apparaître que, certes, Infrabel assume 40 % des coûts mais que les 60 % restants seront bien reportés sur les cheminots de la SNCB et les navetteurs. Je vous remercie néanmoins pour vos réponses. Vous avez l'air d'y croire et j'essaierai de faire de même.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Hitler vererende nummerplaten" (56012787C)

15 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les plaques d'immatriculation honorant Hitler" (56012787C)

15.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, ik heb u al ondervraagd over gepersonaliseerde nummerplaten die de genocidale en jihadistische terreuraanslag van Hamas en consoorten verheerlijken. Zo was er de nummerplaat 7 oktober. U hebt mij toen gerustgesteld dat dat soort weerzinwekkende nummerplaten wordt geweigerd en dat zo'n nummerplaat wordt ingetrokken. Ik hoop dat u dat duidelijk kunt bevestigen.

Niet toevallig in Antwerpen zagen we nu iemand rondrijden met de nummerplaat Ahmed 88. Enkele mensen reageerden geschokt en stuurden mij een foto van die nummerplaat. Het is immers geweten dat in antisemitische kringen het getal 88 staat voor Heil Hitler. Het zou natuurlijk ook kunnen dat het een verwijzing is naar bijvoorbeeld een geboortjaar. Ook wie 7 oktober of Adolf, Sinwar, Nasrallah of Khamenei op zijn of haar nummerplaat zet, kan daar een heel andere uitleg aan geven. In hoeverre dat dan geloofwaardig is, is natuurlijk een andere zaak.

Mijnheer Crucke, u bent niet alleen een aimabel man, ik weet dat ook u hier gevoelig voor bent. Uit uw antwoord op mijn eerdere vraag bleek dat men ernaar streeft om nummerplaten met verwijzingen naar het nazisme of islamitische terreur te weigeren. De vraag is nu wat er gebeurt met die nummerplaat met het getal 88. Wordt er achterhaald wat de drijfveer is achter het gebruik van dat getal?

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de combinatie Ahmed 88, waarnaar u verwijst, werd in 2023 afgeleverd, dus voordat de drie verschillende softwareprogramma's met artificiële intelligentie werden gebruikt om te controleren of de aangevraagde combinatie geen beledigend, kwetsend, racistisch of xenofob karakter heeft. Vanaf dan werden combinaties met de cijfers 88 geweigerd. Van bij de start van mijn mandaat heb ik mijn administratie ook gevraagd om zeer waakzaam te zijn bij de samenstellingen van gepersonaliseerde nummerplaten. Ik stel vast dat het werk op een professionele manier wordt uitgevoerd en dat een duurzame oplossing zal worden ontwikkeld. Daarnaast is er in samenwerking met het NCCN, het Nationaal Crisiscentrum, een zwarte lijst opgesteld die voortdurend wordt aangevuld met afgewezen aanvraagcombinaties.

Met betrekking tot het concrete dossier heeft mijn administratie contact opgenomen met de betrokken burger met het voorstel om de nummerplaat om te ruilen. We hebben vooralsnog van die burger geen reactie ontvangen. De medewerking van de eigenaar heeft ertoe geleid dat hij geen eenzijdige administratieve actie moet ondernemen en daarna moet discussiëren over het beledigende, kwetsende, racistische of xenofobe karakter van de betreffende combinatie, de reden waarom hij die nummerplaat wilde kiezen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is momenteel bezig met de aanpassing van het koninklijk besluit van 2001 inzake de inschrijving van voertuigen, teneinde in een automatische schrapping te voorzien wanneer een nummerplaat een beledigend, kwetsend, racistisch of xenofobisch karakter heeft. Als de

betrokken particulier niet antwoordt, zullen we de procureur des Konings op de hoogte brengen van de feiten.

15.03 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

U neemt de kwestie duidelijk ter harte, waarvoor ik u dank. We zien helaas almaar vaker symboliek in het straatbeeld die het nazisme of de islamitische jihad verheerlijkt: op gebouwen, het straatmeubilair, trams, treinen en auto's. De term nazislam is geen vreemde samentrekking. Die ideologieën, minister, zijn twee kanten van dezelfde totalitaire en antisemitische medaille. De toenemende verheerlijking ervan wijst erop dat er zich in ons midden alsmaar meer individuen en groepen bevinden die zich vijandig opstellen tegenover onze vrije samenleving en tegenover ons.

De regering doet echter slechts aan symptoombestrijding en vaak zelfs dat niet. Als de regering al dweilt, wat u ook doet, minister, dan gebeurt dat met de kraan wagenwijd open. Ik garandeer u dat wie het Midden-Oosten blijft binnenhalen, uiteindelijk zelf het Midden-Oosten zal worden.

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

16 Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De herhaalde treinproblemen op de spoorlijn Noorderkempem" (56012850C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De betrouwbaarheid van de treindienst in het station Noorderkempem" (56013380C)

16 Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes récurrents sur la ligne ferroviaire desservant le nord de la Campine" (56012850C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La desserte ferroviaire de la gare de Noorderkempem" (56013380C)

16.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op de spoorlijn langs het station Noorderkempem is opnieuw een trein stilgevallen. Nu ging het om een internationale trein vanuit Rotterdam richting Antwerpen, die ter hoogte van Antwerpen-Luchtbal defect raakte. Maar liefst 150 reizigers hebben daar opnieuw drie uur vastgezeten, vooraleer ze konden overstappen op een andere trein. We weten allemaal dat dat geen alleenstaand incident is. Vorige maand zat ik hier ook al met een gelijkaardig verhaal. Toen hebben de reizigers maar liefst vijf uur moeten wachten tot er een oplossing kwam. Reizigers uit de Noorderkempem signaleren al langer dat er veel problemen zijn op die lijn, met ernstige gevolgen voor de treinreizigers. Ik heb daarover nog een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Kunt u toelichten wat volgens u en volgens de NMBS, de voornaamste oorzaken zijn van de herhaalde defecten op die spooras? Gaat het vooral om het gebruikte treinmateriaal, om de infrastructuur of om de combinatie van nationaal en internationaal verkeer op dezelfde lijn?

De NMBS verklaart in een mededeling aan de pers dat ze de frustraties begrijpt, wat positief is, maar ook dat ze werkt aan structurele oplossingen. Over welke concrete oplossingen gaat het dan?

Ten slotte, welke verbeteringen mogen de reizigers op korte en op middellange termijn verwachten?

16.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik kan mij aansluiten bij de vragen van mevrouw Cuylaerts. Mijn vragen gaan meer specifiek over het bezoek dat u op 4 maart aan het station Noorderkempem zult brengen. Op het lokale niveau is men nu immers niet bepaald opgetogen. De burgemeester zegt dat zij het nodige doen om het station goed te laten draaien, maar dat het tijd wordt dat de minister ook eens iets terugdoet. Daarmee komt uw bezoek aan dat station natuurlijk in de aandacht.

Ik hoop dat men iets aan dat bezoek zal hebben, want ik kan mij voorstellen dat met een bezoek aan het station alleen de problemen niet opgelost raken. Ik ben zeer benieuwd naar wat u daar zult voorstellen. Met wie zult u in overleg gaan? Welke delegatie gaat daar naartoe? Zijn er ook mensen

van de NMBS bij?

Zult u tijdens dat bezoek ook bepaalde reële, meetbare verbeteringen voorstellen? Waarom verlopen de zaken in dat station altijd zo problematisch? Voorziet u heldere doelstellingen, tijdlijnen en verantwoordelijkheden om die situatie te verbeteren?

Is er een manier om, naast de stiptheidscijfers, ook meer te meten hoelang een trein stilstaat, wanneer hoeveel treinen worden afgeschaft en hoeveel passagiers er op die treinen zitten? Is het mogelijk om daarover meer cijfers te verkrijgen dan vandaag, waar de focus vooral op de stiptheidscijfers ligt?

16.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega's, ik ben mij maar al te goed bewust van de impact die de herhaalde incidenten op de spooras richting Noorderkempen kunnen hebben voor de reizigers. Dergelijke verstoringen zijn bijzonder vervelend en onderstrepen het belang van een betrouwbare en robuuste dienstverlening. Begin maart zal ik mij dan ook persoonlijk ter plaatse begeven om met de lokale verantwoordelijken de exacte oorzaken en mogelijkheden tot remediëring te bekijken.

Uit de beschikbare analyses blijkt alvast dat incidenten op deze spooras doorgaans het gevolg zijn van een combinatie van factoren. Technische problemen met het rollend materieel kunnen een rol spelen en worden door de technische dienst opgevolgd en verholpen. Daarnaast is de exploitatiecontext van deze spoorlijn complex, aangezien zowel nationaal als internationaal treinverkeer er samenkomt. Die combinatie vergt een nauwgezette verkeersafwikkeling, waarbij verstoringen elders op het spoorwegnet een doorwerking kunnen hebben op deze as.

De NMBS werkt, in samenwerking met Infrabel, aan structurele oplossingen om de betrouwbaarheid van de dienstverlening op deze verbinding te verbeteren. Daarbij wordt ingezet op een verdere versterking van de robuustheid van de exploitatie, zowel wat betreft het materieel als de organisatie van het treinverkeer op drukke spoorassen. Deze aanpak vergt een geïntegreerde benadering en wordt stapsgewijs uitgebouwd.

Daarnaast werd recent ook een bijkomende operationele maatregel genomen om de impact van de incidenten beter op te volgen. Zo wordt binnen de beschikbare middelen gewerkt aan een verhoogde operationele paraatheid van reservematerieel, zodat er bij onvoorziene problemen sneller kan worden ingegrepen en de continuïteit van de bediening zo goed mogelijk kan worden verzekerd. Die maatregel past binnen de bredere inspanningen om de weerbaarheid van de dienstverlening op deze as te vergroten.

Op middellange termijn blijven de NMBS en Infrabel gezamenlijk inzetten op maatregelen die de stiptheid en de bedrijfszekerheid op deze spooras moeten verhogen. Deze acties maken deel uit van een bredere visie om de kwaliteit van het treinverkeer duurzaam te verbeteren en beter af te stemmen op de noden van reizigers in regio's waar de afhankelijkheid van het spoor groot is.

Ik zal er persoonlijk op toezien dat zowel in de lopende besprekingen van de nieuwe transportconventie tussen Infrabel en de NMBS als volgend jaar in de midtermreview deze operationele problematiek de nodige aandacht krijgt.

Wat de rapportering betreft, sta ik er zeker voor open om de vraag naar meer transparantie over grote incidenten, tijden en aantallen reizigers bij de NMBS aan te kaarten.

16.04 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Bedankt voor uw antwoord.

Het verwonderde mij dat het een gekoppelde vraag was, maar ik ben blij met de steun van meneer Aerts, want ik trek al enkele maanden alleen de kar voor de Noorderkempen. Wanneer we de handen ineenslaan, is dat natuurlijk altijd beter. Ook het lokale niveau wordt hierbij direct betrokken. Die mensen zijn eveneens uitgenodigd.

Uw antwoord stemt mij positief. Er wordt erkend dat er een probleem is in de Noorderkempen. Dat is ook de reden van uw bezoek. Die erkenning en de toegift dat er naar oplossingen moet worden gezocht, is echter een opsteker voor de vele pendelaars van de Noorderkempen.

Wat het bezoek betreft, is iedereen hoopvol, zowel het lokale bestuur als de mensen uit de wijde

omgeving die dagelijks de trein nemen. Ik hoor dat er allerlei mogelijkheden zijn. We zullen in eerste instantie waarschijnlijk spreken over quick wins om verbeteringen te bereiken. Laten we echter ook hopen dat er op lange termijn beterschap komt, zodat de pendelaars het gevoel hebben dat hun regio mee onder de loop wordt genomen.

16.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het aantal verkeersslachtoffers in het ziekenhuis" (56012958C)

17 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nombre de blessés de la route hospitalisés" (56012958C)

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

Uit een recente studie van Vias blijkt dat het aantal gewonden uit verkeersongevallen in ziekenhuizen in werkelijkheid hoger ligt dan de daarover gepubliceerde cijfers uit de ongevallendatabank aangeven.

Heeft de minister kennisgenomen van de door Vias uitgevoerde studie?

Welke maatregelen zal de minister nemen opdat de ongevallendatabanken hierover in de toekomst een correcter beeld zullen weergeven? Gaat de minister werk maken van een betere koppeling tussen de ziekenhuisgegevens en de ongevallendatabank? Zo ja, hoe en wat is hiervoor de timing? Zo neen, waarom niet?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, ik heb kennis kunnen nemen van de door u vermelde studie van Vias institute.

De officiële ongevallendata zijn gebaseerd op de gegevens van de politie. Er is inderdaad sprake van onderregistratie in de politiedata, omdat de politie niet bij elk letselongeval wordt gecontacteerd. Dat is te wijten aan verschillende factoren, bijvoorbeeld omdat in eerste instantie niemand ernstig gewond leek, omdat het een eenzijdig ongeval was zonder betrokken derde partij of omdat het een ongeval was tussen actieve weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers.

De ziekenhuisdata zijn een complementaire en autonome bron van informatie die bestaat naast de rapportering van de officiële ongevallendata van de politie.

De criteria voor registratie zijn verschillend voor de politie en de ziekenhuizen, waardoor het voor de politionele registratie mogelijk is om iemand als lichtgewond te vatten, hoewel die persoon in het medische systeem een hogere Maximum Abbreviated Injury Score (MAIS) krijgt.

Er bestaat momenteel geen koppeling tussen beide databanken. Een werkelijke koppeling waarbij elke persoon in beide bronnen kan worden getraceerd, is immers allesbehalve eenvoudig. De redenen daarvoor zijn velerlei. De aard van de data speelt een rol. De ziekenhuisgegevens bevatten immers geen rijksregisternummer, dat nodig is om slachtoffers een-op-een te kunnen linken tussen de databronnen. Daarnaast gelden strikte voorwaarden strikte voorwaarden inzake gegevensbescherming. Een machtiging door het Informatieveiligheidscomité is verre van evident, gezien het hoge risico om personen te kunnen identificeren. Ook de vertraagde beschikbaarheid van de ziekenhuisdata ten opzichte van de politiedata speelt mee, alsook het grote aantal betrokken instanties, onder meer de FOD Volksgezondheid, eHealth en Statbel.

Vias institute wilde in het verleden een koppeling tussen die databanken realiseren, maar stuitte op voornoemde moeilijkheden. Een nieuwe poging om een koppeling te realiseren, ligt dus niet in het verschiet.

Het gebrek aan koppeling neemt niet weg dat we met de ongevalsgegevens uit de ziekenhuisdata over een bijkomende rijke informatiebron beschikken die Vias institute nu ook jaarlijks analyseert. Daarop zal ik mede mijn beleid stelen.

17.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is duidelijk. Er zal geen koppeling komen. Er zal wel gebruik worden gemaakt van de cijfers, wat me logisch lijkt. Elke databank bevat immers interessante informatie. Daaruit kunnen zaken worden geleerd en lessen worden getrokken. Daarop kan het beleid dan worden afgestemd.

Ik hoop dat men op lange termijn blijft streven naar een mogelijke koppeling en dat men op korte termijn zeker de gegevens van de ziekenhuizen blijft opvragen om daarmee aan de slag te gaan.

Ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de l'Ottocast dans les voitures" (56012973C)

18 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van Ottocast in voertuigen" (56012973C)

18.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, l'utilisation croissante de dispositifs comme l'Ottocast – qui permettent de transformer l'écran d'une voiture en télévision ou en plateforme de streaming – soulève des préoccupations majeures en matière de sécurité routière. Des témoignages révèlent que certains conducteurs utilisent ces appareils pour regarder des matchs de football, des séries ou d'autres contenus multimédia tout en conduisant. Bien que ces conducteurs estiment maîtriser leur attention, les experts soulignent les dangers évidents de la distraction et le risque accru d'accident associé à ce comportement.

Alors que la législation actuelle interdit la manipulation du GSM ainsi que des appareils électroniques non fixés au véhicule, elle ne couvre pas explicitement l'utilisation de tels boîtiers. Il est donc essentiel d'évaluer les risques associés à ces pratiques, d'examiner si des accidents sont déjà survenus en raison de ces distractions et d'envisager des adaptations législatives pour renforcer la sécurité sur nos routes.

Monsieur le ministre, comment évaluez-vous les risques pour la sécurité routière liés à l'utilisation de tels supports? La législation actuelle est-elle suffisante pour encadrer l'utilisation de ces boîtiers, ou des modifications du code de la route sont-elles envisagées? Quelles difficultés juridiques ou pratiques ont été identifiées pour verbaliser les conducteurs utilisant ces dispositifs? Enfin, des campagnes de prévention spécifiques ou des collaborations avec des acteurs comme l'institut Vias sont-elles prévues pour informer sur les risques liés à ces appareils?

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre: L'utilisation d'un boîtier de streaming de ce type constitue un réel frein aux efforts déployés depuis de nombreuses années pour lutter contre la distraction au volant. Même si le nombre d'accidents de la route survenus en Belgique en lien avec l'utilisation de ce système n'est pas connu, la distraction joue évidemment un rôle très important dans les accidents. La conduite d'un véhicule nécessite une grande attention, et le fait de quitter fréquemment la route du regard ou de se focaliser sur un contenu récréatif augmente le risque d'accident, même si c'est pour regarder un match de football d'Anderlecht.

Un conducteur qui regarde un film ou un autre programme en roulant quitte régulièrement la route du regard, ce qui le met dans l'incapacité de réagir de manière adéquate à une situation imprévue, telle qu'un freinage du véhicule qui précède, un piéton qui traverse ou un usager qui coupe la route. En agglomération, par exemple, un conducteur qui regarde un écran pendant seulement deux secondes parcourt environ 28 mètres à l'aveugle, soit la longueur d'un terrain de basket. À titre de comparaison, certaines études nous indiquent que quitter la route du regard pour observer un objet extérieur multiplie par sept le risque d'accident.

Certes, l'écran de la voiture est placé dans le champ visuel du conducteur, mais le fait de quitter régulièrement la route du regard augmente malgré tout le risque d'accident. La circulation d'aujourd'hui est devenue plus complexe, non seulement parce qu'il y a davantage de véhicules, mais aussi parce

qu'il y a plus d'utilisateurs différents. Une concentration totale est donc indispensable, ce que l'utilisation de ce boîtier ne permet pas.

De plus, une partie des capacités cognitives du conducteur est également réduite car il suit ce qui se passe à l'écran. Regarder un film ou une série nécessite un effort pour comprendre l'histoire, par exemple. Regarder un match de football tout en conduisant provoque également de l'excitation et des émotions lors des buts, lors des moments forts, etc. Il s'agit là aussi d'une distraction supplémentaire dont vous pouvez – et même devez – absolument vous passer au volant.

Nous n'avons pas d'informations officielles sur les éventuels accidents provoqués par le système Ottocast. En revanche, le slogan repris sur le site officiel de la marque ne laisse planer aucun doute sur le côté divertissant du système: *Ottocast turns every ride into a connected, entertaining experience – wireless, powerful, effortless* (Ottocast transforme chaque trajet en une expérience divertissante, connectée, sans fil, puissante, sans effort).

Concernant la législation entourant l'utilisation de ces boîtiers, l'article 8.4 du code de la route ne peut pas être invoqué dans le cas d'utilisation d'un boîtier car il s'agit d'un appareil fixé au véhicule. Je vous cite l'article 8.4: "Sauf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin". En revanche, un conducteur distrait à cause du programme qu'il est en train de regarder sur son écran pourrait éventuellement être verbalisé sur la base de l'article 8.3, si le policier estime qu'il n'a pas constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit. L'article 8.3 dit: "Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires. Il doit constamment être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit."

Concernant les difficultés liées au contrôle de ce type de comportement, il n'est pas facile pour un policier de détecter que le conducteur est en train de regarder un film en roulant, d'autant que l'interface se débranche en appuyant simplement sur un bouton. Son prix n'est pas non plus dissuasif puisqu'on parle d'une centaine d'euros. Bref, il n'est pas simple de lutter contre ce phénomène. Même si nous adaptons le code de la route pour interdire explicitement le visionnage d'images autres que celles prévues initialement sur l'écran de bord, les contrôles n'en seraient pas pour autant facilités.

Je voudrais cependant mentionner qu'un avertisseur avancé de distraction du conducteur sera rendu obligatoire, à partir de juillet 2026, dans tous les nouveaux véhicules afin de dissuader les conducteurs d'utiliser ce genre de dispositif. Ce nouveau système doit alerter le conducteur si l'attention visuelle de celui-ci n'est pas orientée vers les tâches de conduite. Le système pourra être désactivé par le conducteur, mais sera réactivé automatiquement à chaque redémarrage.

Pour toutes ces raisons, je n'envisage pas d'introduire dans le code de la route une interdiction spécifique visant l'usage de ce dispositif créatif. Je suis bien entendu favorable à tout type d'action de communication. L'institut Vias s'est déjà adressé au grand public en donnant un avis négatif sur l'utilisation de ce boîtier dans la presse.

Pour le reste, la sensibilisation relève des compétences des régions, comme vous le savez, et je ne manquerai pas d'attirer l'attention de mes collègues sur ces préoccupations, qui peuvent avoir un impact important sur la sécurité routière. Par ailleurs, je souhaite également que le SPF Mobilité et Vias examinent l'influence de toutes les autres formes possibles de distraction, notamment celles liées aux systèmes d'infodivertissement (*infotainment*) des véhicules ou à l'HMID (*Human Machine Interface Distraction*). Dans un premier temps, il s'agit d'en avoir une meilleure vue et, comme vous l'avez compris, de sensibiliser le conducteur à ce sujet.

18.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens sincèrement à vous remercier pour votre réponse ainsi que pour votre fermeté.

Je craignais que vous ne proposiez des dérogations, notamment pour les matchs d'Anderlecht et de Charleroi. Je le dis sur le ton de la plaisanterie. À la teneur de votre réponse, je constate que vous avez pris cette problématique à cœur et que des mesures sont d'ores et déjà à l'étude, notamment en matière de sensibilisation et de concertation avec vos collègues des régions, face à une problématique qui

risque de causer de sérieux dégâts sur nos routes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het evaluatieverslag inzake de gegarandeerde dienstverlening bij spoorstakingen" (56013004C)

19 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport d'évaluation sur le service garanti en cas de grèves ferroviaires" (56013004C)

19.01 Irina De Knop (Anders.): In uw advies bij mijn wetsvoorstel betreffende een minimale dienstverlening bij het spoor stelde u dat de regeling van gegarandeerde dienstverlening tot in 2025 een succes was. U gaf daarbij aan dat na afloop van de lopende stakingsacties en vóór het einde van 2025 een evaluatieverslag zou worden opgemaakt over de implementatie van dat systeem. Ondertussen zijn we in 2026, waardoor de vraag rijst hoe ver het staat met die evaluatie en hoe het Parlement daarbij zal worden betrokken. Gelet op het grote maatschappelijke belang van een betrouwbare spoorverbinding tijdens stakingen, is het essentieel dat het Parlement inzage krijgt in de inhoud en de conclusies van het evaluatieverslag.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Is het aangekondigde evaluatieverslag over de gegarandeerde dienstverlening bij spoorstakingen ondertussen afgerond? Als dat het geval is, zal het Parlement dan toegang daartoe krijgen? Op welke manier en binnen welke termijn?

Graag vernam ik uiteraard ook de voornaamste bevindingen en conclusies van het evaluatieverslag.

Daarnaast rijst de vraag of het verslag ingaat op de ervaringen van reizigers, het spoorwegpersoneel en de sociale partners en op welke wijze die actoren worden betrokken bij de evaluatie.

Tot slot, op welke manier zal de evaluatie worden aangewend in de verdere beleidsvorming rond spoorstakingen, met name bij de afweging tussen het behoud van het huidige systeem en mogelijke alternatieven, bijvoorbeeld een minimale dienstverlening, zoals ons voorstel behelst, of mogelijke opvoedingen.

19.02 Minister Jean-Luc Crucke: Op 24 september 2025 heeft de commissie een hoorzitting georganiseerd met de NMBS en Infrabel. Beide spoorbedrijven zijn daarbij zeer uitgebreid ingegaan op de regeling met betrekking tot de alternatieve dienstregelingen. Zo werd ingegaan op een benchmark met andere landen, een nauwkeurige beschrijving van het proces, de uitleg over een alternatief vervoersplan, de toepassing en de impact ervan tijdens de staking van 25 januari. Daarnaast deden de spoorbedrijven verschillende suggesties om het proces te verbeteren.

De vaststelling uit het evaluatieverslag ondersteunt het behoud van een flexibel systeem dat gebaseerd is op de beschikbaarheid van essentieel personeel en dat verenigbaar is met de veiligheid en de robuustheid van de exploitatie. Het verslag moet de politieke keuze tussen het status quo en mogelijke alternatieven, zoals een minimale dienstverlening, verduidelijken door de operationele en financiële impact tegen elkaar af te wegen.

Het huidige systeem, zonder minimale dienstverlening of vorderingen, steunt op een alternatief plan dat gebaseerd is op individuele intenties en maakt het mogelijk de continuïteit van het treinverkeer te waarborgen, met absolute prioriteit voor de veiligheid.

De eerste beschikbare analyses tonen aan dat het systeem van gewaarborgde dienstverlening, ondanks de bijzonder gespannen sociale context, zijn nut heeft bewezen tijdens de staking eind januari. Een staking van vijf dagen is in de huidige omstandigheden objectief gezien buitensporig en brengt grote hinder mee voor de reiziger en de economie. Desondanks blijkt uit de cijfers voor de week van 26 tot en met 30 januari dat drie op de vijf IC-treinen en twee op de vijf L- en S-treinen konden rijden in het kader van de gewaarborgde dienstverlening.

Die resultaten bevestigen dat het systeem toelaat om een betekenisvol basisaanbod aan te houden, zelfs tijdens zware verstoringen. Dat vormt een belangrijk element in de lopende evaluatie.

In het ontwerp van sociaal akkoord met de vakorganisaties was het voorstel opgenomen om een gezamenlijke evaluatie van de alternatieve dienstverlening in geval van staking uit te voeren. Aangezien de achterban van de vakorganisaties het akkoord niet heeft goedgekeurd, werd die evaluatie nog niet uitgevoerd.

19.03 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, in uw antwoord blaast u koud en warm. U zegt enerzijds dat uit een eerste evaluatie blijkt, blijkbaar geen volledige evaluatie, dat het huidige systeem zijn nut heeft bewezen, waarbij u aangeeft dat gemiddeld drie op vijf IC-treinen en twee op vijf lokale treinen rijden. Anderzijds onderstreept u dat de acties buitensporig zijn en tot grote economische schade leiden. Ik meen in uw antwoord ook gehoord te hebben dat er voorlopig geen evaluatie van het bestaande systeem is gebeurd.

Wat is het nu, mijnheer de minister? Is er een definitieve evaluatie van het bestaande systeem van gegarandeerde dienstverlening? Is die volledig en kunnen we die inkijken, ja of neen? Of is die er niet? Zal die er komen of zal die er niet komen? Uw antwoord was hoogst onduidelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56013023C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation prochaine du transport ferroviaire de personnes" (56013086C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les projets pilotes dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs" (56013087C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56013374C)

20 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56013023C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aankomende liberalisering van het personenvervoer per spoor" (56013086C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aangekondigde pilootprojecten i.h.k.v. de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (56013087C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56013374C)

20.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, il faut selon vous se préparer à la libéralisation du rail. Une obligation que l'Europe nous contraint de suivre en 2032. Cela justifie, selon vous, vos attaques contre le rail. Je vous ai à maintes reprises interpellé sur le sujet, en vous expliquant que ce n'était pas une obligation, les deux principaux critères permettant l'attribution directe étant le caractère géographique spécifique et l'amélioration de l'efficacité. Mais, rien n'y fait: vous avez toujours remis en question mes propos.

J'aimerais vous faire part maintenant de l'analyse de deux universitaires, d'abord François-Xavier Lievens – qui est chercheur en droit à l'UCLouvain – qui explique dans *La Libre Belgique* le 2 février 2026: "L'État a le choix de la procédure d'attribution des contrats de service public, soit par appels d'offres ouverts auxquels peuvent candidater toutes les sociétés ferroviaires d'Europe, en ce compris la SNCB, soit par l'attribution directe à une entreprise précise comme – par exemple – la SNCB. Cette attribution directe déroge à la libre concurrence, mais elle est autorisée par l'Union Européenne pour les réseaux particulièrement complexes. Cela peut être le cas de la Belgique, le réseau étant en forme

d'étoile autour de Bruxelles et une part significative des trains belges y transitant via la jonction Nord-Midi, laquelle est le tunnel ferroviaire le plus embouteillé du monde. Coordonner aujourd'hui la SNCB et Infrabel pour limiter les retards est déjà un défi quotidien. La présence potentielle de plusieurs opérateurs de transport de voyageurs entraînerait des conséquences désastreuses pour l'efficacité du réseau. Cette situation permet d'envisager l'attribution directe du contrat de service public à la SNCB."

Ensuite, Bart Jourquin, professeur d'économie des transports à l'UCLouvain, dans *L'Avenir* du 27 janvier dernier, complète cette analyse sur le deuxième critère: "Si la SNCB peut montrer qu'elle améliore sa productivité, l'État peut encore choisir de faire appel à la SNCB sans faire appel à la concurrence. La législation européenne ne précise pas les critères sur lesquels on doit se baser. Il faut pouvoir prouver que, effectivement, il y a une amélioration. Et le précédent ministre, monsieur Gilkinet, a inclus dans le contrat de service public actuel toute une série d'indicateurs. Nous ne sommes pas du tout dans le scénario catastrophe annoncé par certains."

Je vous le redemande donc une nouvelle fois, monsieur le ministre: l'Europe nous impose-t-elle vraiment la libéralisation?

20.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal mijn beide vragen kort toelichten.

De eerste vraag gaat over de aangekondigde liberalisering van het personenvervoer per spoor. Die liberalisering vraagt heel veel voorbereiding. Die voorbereiding is op dit moment vooral gefocust op het contractuele regime van het personeel. Er zijn echter heel wat meer werven die moeten worden bekeken.

Kunt u in dat verband een kort overzicht en een algemene stand van zaken geven?

Mijn tweede vraag gaat over de pilootprojecten. Al tijdens de vorige legislatuur werd aangekondigd dat er pilootprojecten zouden komen in het kader van de nakende liberalisering. Ik heb daar ook al vragen over gesteld. Intussen werd een voorstudie over een pilootproject in het binnenlandse reizigersvervoer in België afgerond. U kondigde bij een eerdere vraag van mezelf aan de uitgevoerde studies met betrekking tot het vierde spoorpakket en het piloottraject opnieuw te zullen analyseren om de juridische, technische en operationele houdbaarheid daarvan te onderzoeken. Tegen het einde van 2025 zou de FOD Mobiliteit en Vervoer een samenvattende nota opstellen.

Mijnheer de minister, is de door u aangekondigde samenvattende nota van de FOD Mobiliteit en Vervoer beschikbaar? Zo ja, waar en op welke wijze? Zo niet, waarom is die niet beschikbaar en wanneer zal ze wel beschikbaar zijn? Als de nota er al is, wat zijn dan de belangrijkste conclusies eruit?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van de al lang aangekondigde pilootprojecten, waarvan u eerder aankondigde dat ze in de pijplijn zaten? Wanneer, waar en op welke wijze zullen ze vorm krijgen?

20.03 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je n'irai pas jusqu'à dire que vous nous avez menti. Ce serait excessif. C'est quand même de l'interprétation, convenons-en. Vous étiez on ne peut plus affirmatif. Depuis plusieurs mois, toutes vos réformes visent à diminuer les droits des travailleurs, à minorer les coûts. La justification, c'est la libéralisation du rail. Et vous scandez, à qui veut bien l'entendre, 2032, 2030, 2026 même maintenant, puisque vous anticipez une série de choses.

L'idée que la mise en concurrence va améliorer le service a pourtant été remise en cause de nombreuses fois. Je m'excuse d'insister mais des exemples existent à suffisance, et nous pourrions en débattre par ailleurs. Là où il est libéralisé, le rail n'est pas nécessairement meilleur. On citait dans une autre commission l'exemple autrichien où il n'est pas libéralisé, et manifestement il fonctionne mieux qu'au Royaume-Uni.

Si vous poursuivez votre projet, les experts nous indiquent quatre options potentielles: la première est une attribution directe pour la SNCB en utilisant l'exception prévue par la Commission européenne pour les réseaux complexes, mais vous avez dit que cette option n'était pas possible – pourquoi?; un seul marché pour toute la Belgique; un marché qui serait divisé en provinces ou en régions, ce qui serait sans doute l'option préférentielle pour certains partenaires gouvernementaux nationalistes; enfin, l'option des grandes lignes et des zones à forte densité gérées par l'opérateur historique alors que les

lignes moins fréquentées sont exploitées par d'autres opérateurs avec le risque de qualité moindre, voire de diminution des services. C'est ce qui se passe aux Pays-Bas.

Monsieur le ministre, quelle option allez-vous choisir? Il y en a quatre, il n'y en a pas 36 autres. Quelle option allez-vous choisir? Pourquoi vouloir absolument mettre à mal le chemin de fer et poursuivre dans cette voie, si vous me permettez ce jeu de mots?

20.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, il convient de rappeler que l'actuel contrat de service public de la SNCB, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023, donc avant que je ne prenne mes responsabilités, et qui arrivera à échéance le 31 décembre 2032, a été attribué sur la base de l'article 5 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. Cet article, qui permet l'attribution directe et inconditionnelle, n'est plus d'application depuis le 25 décembre 2023.

Le règlement précité, qui constitue donc le fondement juridique essentiel des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, prévoit en son article 5, § 3 – celui que j'ai évoqué précédemment était le 5, § 6 – 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 celle qui est liée à la présence de circonstances exceptionnelles, celle qui se rapporte aux contrats de faible volume ou encore celle qui concerne la présence de certaines caractéristiques structurelles et géographiques propres au marché et au réseau, pour des motifs d'amélioration significative de la performance. Pour pouvoir être invoquées, ces différentes exceptions requièrent 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; ce que l'article du journal *L'Avenir* n'évalue que très sommairement et partiellement. En effet, cet article de presse auquel vous vous réferez n'analyse que la deuxième condition de l'article 5, § 4bis, qui permet une possible attribution directe, cette condition étant liée au rapport coût-efficacité et, par extension, à la productivité globale de la SNCB par rapport au précédent contrat de service public. Or c'est bien la première condition de l'article susnommé, relative aux caractéristiques géographiques ou structurelles du réseau ferroviaire, qui requiert une justification objective et substantielle, laquelle ne va pas de soi; et ce, nonobstant l'existence de risques juridiques considérables quant à son utilisation.

Par ailleurs, cette argumentation 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 et notamment de la première condition cumulative, sa formulation large fait peser un risque d'insécurité juridique susceptible de nuire à la continuité du service public. Je ne prendrai pas ce risque.

Par conséquent, si le recours à des formes d'attribution directe demeure juridiquement possible, il ne peut être envisagé afin de préserver la continuité du service public de transport ferroviaire de voyageurs que dans le cas d'une interprétation très restrictive, limitée dans le temps et dans l'espace et proportionnée. Il convient dès lors d'écarter toute attribution directe globale du service public de transport ferroviaire de voyageurs à un opérateur unique.

En tout état de cause, il conviendra de procéder au préalable à une analyse de marché afin de tester la capacité du marché à délivrer le niveau de service jugé nécessaire pour répondre aux besoins du transport ferroviaire et assurer l'accessibilité du territoire et ce, de manière cohérente par rapport aux objectifs de la politique de mobilité du gouvernement.

Ceci aurait déjà pu être fait par le précédent gouvernement. Rien n'a été fait. Il faut bien commencer et je vais donc m'en charger avec l'administration, le SPF.

Mijnheer Troosters, het in het regeerakkoord opgenomen pilootproject is, zoals geschetst, geïnspireerd op het Nederlandse model van de multimodale concessie. Binnen het concept vervoersregio is er een

operator die het geheel van openbaar vervoer, dus bussen, treinen en trams, voor zijn rekening neemt. Het is echter gebleken dat in de Belgische context, waar treinverkeer enerzijds en bussen en trams anderzijds bij verschillende overheidsniveaus liggen, een dergelijk systeem zeer moeilijk in te voeren zou zijn. De vorige regering is die weg dan ook niet ingeslagen. De studie over dat concept werd destijds door de FOD Mobiliteit op zijn website geplaatst.

Realistischer dan een concessiehouder die onder twee bazen staat, zijn pistes waarbij de diverse uurregelingen nog beter op elkaar worden afgestemd, alsook formules van ticketing- en tariefintegratie. Zoals u weet, liggen die zaken me na aan het hart en ik heb daarover dan ook kort na het aantreden van de regering overleg met de stakeholders opgestart. Ik zal u echter niet verhehlen dat het debat niet altijd even vlot verloopt, want alle vervoermaatschappijen zijn principieel wel voorstander, maar tegelijk houden ze vast aan hun eigen systeem.

De hervorming die we tegen 2032 moeten doorvoeren in het kader van de openstelling van de taken van openbare dienst, kan zeker een gelegenheid zijn om die coördinatie en integratie in het lastenboek voor de concessies op te nemen. In de loop van dit jaar kunnen we in de Kamer daarover al een eerste debat voeren.

Het van kracht zijnde openbaredienstcontract vertrouwt de NMBS de volledige organisatie van de openbare dienststopdracht met betrekking tot het binnenlandse reizigersvervoer over het volledige grondgebied toe. Het bestrijkt de periode van 1 januari 2023 tot 31 december 2032. Na afloop van die periode zal die wijze van organisatie van de openbare spoorwegdienst, met name door rechtstreekse toewijzing, niet langer mogelijk zijn, gelet op de Europese regelgeving die van toepassing zal zijn. Vanaf die datum zal de contractualisering van de openbare dienststopdracht via een procedure van openbare aanbesteding de algemene regel zijn. Ik ben dus van plan om mij nu al voor te bereiden op de toekomst, zeker omdat buitenlandse ervaring aantoont dat de omslag van een monopolie naar een nieuw systeem van aanbesteding via offerteaanvraag meerdere jaren in beslag neemt en het kader van een legislatuur tussen beslissing en daadwerkelijke implementatie op het terrein overstijgt.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de m'entretenir de ce dossier directement avec les représentants de la Commission européenne, la DG MOVE, pas plus tard que cette semaine. Ceux-ci ont souligné l'importance d'initier la transition tout en étant, comme moi, parfaitement conscients de l'importance des transformations que cela implique dans le chef de la SNCB comme dans le chef de l'autorité publique en charge de l'organisation du service public.

Naast het personeel zijn andere belangrijke thema's die in dat kader aan bod zullen moeten komen het rollend materieel, de stations, de werkplaatsen, de planning van treindiensten of de ticketing. Voor elk van die issues dienen zich verschillende pistes aan.

Een eerste analyse door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd opgestart in 2025 en steunt op al uitgevoerde studies en brengt opties naar voren die het best beantwoorden aan de specifieke kenmerken en noden van de openbare dienstverlening van het spoorverkeer in België tegen 2040. Ik ben van plan om in 2026 op basis van die analyse een politiek debat te lanceren met als doel op het einde van dat debat, rekening houdend met de lessen eruit, een duidelijk tijdschema op te stellen van de hervormingen die moeten worden doorgevoerd om de openbare dienstverlening te verduurzamen richting 2032, binnen de nieuwe Europese reglementaire omgeving, dus op het einde van het huidige contract van de NMBS.

Pour ceux qui ont des craintes par rapport à la libéralisation... Je parle bien de libéralisation, parce que j'entends prendre l'exemple de la Grande-Bretagne, et cela n'a strictement rien à voir: là, on a parlé de privatisation. Ce n'est vraiment pas un exemple comparable à ce que nous faisons.

Par rapport à la libéralisation, je vous cite quelques passages d'un article d'un journal que vous connaissez sûrement, *Le Monde*, qui n'est pas considéré comme étant un journal de droite, je rassure tout le monde. Je ne le suis d'ailleurs pas non plus.

Voilà le propos: "Selon d'où elle était scrutée, l'arrivée de la concurrence dans les trains français devait forcément aboutir à un miracle pour certains ou à une catastrophe pour d'autres." Je crois revoir certains débats que nous avons dans cette commission. "SNCF Voyageurs n'est plus aux commandes des trains entre Marseille et Nice depuis le 29 juin 2025, date à laquelle la région en a confié, par appel

d'offres, l'exploitation à Transdev Rail Sud Inter-Métropoles, filiale de l'entreprise franco-allemande Transdev. Un contrat à 800 millions d'euros sur dix ans. C'est un fait et c'est sans conteste une réussite pour Transdev, qui n'avait jamais fait rouler un train en France, mais dispose d'une solide expérience en la matière en Suède et en Allemagne. Depuis le 28 juin 2025, la ligne a accueilli 2,8 millions de voyageurs – 25 % de plus qu'avant. La régularité de l'opérateur est supérieure, en moyenne sur sept mois. Il a même atteint 98 % en novembre 2025. 'On a de très bons retours des enquêtes de satisfaction', liste Jean-Pierre Serrus, vice-président chargé des transports et de la mobilité durable de la région. 'Les retours sont excellents. Les voyageurs sont ravis de trains neufs et d'avoir deux fois plus d'allers-retours quotidiens' abonde Jean-Michel Pascal, responsable local de la Fédération nationale des associations d'usagers et de transport."

Je veux bien tout entendre et je serai toujours le premier défenseur des entreprises publiques. Mais il faut aussi pouvoir ouvrir les yeux et se rendre compte que ne pas adapter nos sociétés est le pire service que nous pouvons leur faire. C'est bien pour cela que nous irons jusqu'au bout de cette réforme.

Je l'ai clairement dit: nous avons négocié à deux reprises. Les syndicats ont signé. Je n'ai forcé personne à le faire. La démocratie, c'est quand vous représentez ceux que vous êtes censés représenter, c'est-à-dire, en ce qui concerne les 150 parlementaires de la Chambre, la population qui les a élus; et en ce qui concerne les syndicats, leur base. Quand vous signez un document à deux reprises et que vous n'êtes pas capable de le faire accepter par votre base, c'est votre problème. Pour moi, des accords qui ne sont pas respectés ne sont plus des accords. Dans ce cas-ci, c'est le Parlement qui aura le dernier mot. Je le répète: nous irons jusqu'au bout.

20.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Je vous sens en colère.

Honnêtement, je ne sais pas ce qu'il vous faut de plus pour vous faire admettre que la libéralisation ne sera pas une obligation en 2032. Ce n'est pas moi qui le dis. Je suis venue avec l'analyse de deux universitaires qui porte précisément sur les deux conditions principales à l'attribution directe.

D'ailleurs, si c'était réellement une obligation, pourquoi auriez-vous inscrit dans votre accord de gouvernement que vous alliez préparer la SNCB à la fois à une ouverture à la concurrence et à la poursuite de l'attribution directe? Ce que je pense, c'est que vous savez que la libéralisation n'est pas une obligation, mais que vous utilisez ce prétexte pour faire passer vos réformes.

20.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik wil u danken voor uw antwoord.

U lijkt zeer vastberaden. U hebt nogmaals, net als in het verleden, duidelijk gemaakt dat de visies verschillen maar dat in ieder geval niet opnieuw een uniek operatorschap kan worden toegekend aan de NMBS. De thans daarvoor bestaande voorwaarden zijn niet van toepassing. U bent daar heel duidelijk over, dus we weten waar we voor staan.

Blijkbaar moeten heel wat zaken nog aangepakt worden. Ik ben blij te horen dat die het voorwerp van discussie zullen zijn in het Parlement. Zo hoort het ook. Ik kijk daarnaar uit. Ik meen dat er nog hevige discussies zullen volgen.

Er zijn slechte voorbeelden van liberalisering in andere landen, maar ook van slechte voorbeelden kan men veel leren, soms zelfs meer dan van goede voorbeelden. Men kan bijvoorbeeld leren waarvoor men moet opletten en wat men zeker niet moet doen.

Inzake de pilootprojecten hebt u mij echt nieuwe informatie meegedeeld, want het is nu duidelijk dat die begraven zijn. Ze werden destijds met veel poeha aangekondigd. Deze regering heeft ze nog een beetje laten voortkabbelen en ze vervolgens opnieuw geanalyseerd. Wat ik vandaag uit uw antwoord opmaak, is echter dat die pilootprojecten in de regio's begraven zijn. Als we zelfs lokaal al geen pilootproject kunnen organiseren, houd ik mijn hart vast voor wat we op grote schaal zouden moeten organiseren. Dat zal dus vervolgd worden.

20.07 Dimitri Legasse (PS): Il est effectivement question de démocratie, monsieur le ministre, que ce soit au niveau européen ou à celui du Parlement dans lequel nous siégeons, ou encore à celui de l'organisation syndicale. Un préaccord n'est pas un accord, et il n'y a rien de plus démocratique qu'un

préaccord soumis à une assemblée. Les délégués permanents avaient sans doute négocié sincèrement un préaccord qu'ils estimaient acceptable. Ce préaccord n'a pas passé la rampe de la démocratie interne, et c'est bien cela, la démocratie.

En ce qui concerne la distinction que vous voulez faire entre les vocables "libéralisation" et "privatisation", il s'agit là vraiment d'un jeu sémantique. Je le regrette, mais nous ne serons pas d'accord sur ce point, acceptons donc ce désaccord. Vous ne m'avez absolument pas convaincu. Selon vous, les experts, les universitaires et les journalistes se trompent et c'est vous qui avez raison – vous en êtes convaincu du moins.

Vous dites par ailleurs que les risques juridiques sont vraiment trop importants et qu'il n'y a donc qu'une seule voie à suivre, quel qu'en soit le prix. Là encore, nous sommes en désaccord, monsieur le ministre. Ce n'est pas cette voie-là – sans mauvais jeu de mots – qui nous semble être la meilleure voie à suivre. Il y a des exemptions, des exceptions et des processus à utiliser. Certes, une difficulté juridique existe, mais vous ne m'avez pas habitué à vous voir abandonner devant la difficulté.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[21] Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les réservations des trains Eurostar et l'évolution des chiffres de fréquentation depuis le Brexit" (56013045C)

[21] Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Eurostarreserveringen en de evolutie van de reizigers aantallen sinds de Brexit" (56013045C)

[21.01] Anthony Dufrane (MR): *Monsieur le ministre, depuis le Brexit, les conditions d'accès au Royaume-Uni ont changé pour les voyageurs belges, avec l'introduction de nouvelles formalités administratives, comme l'Autorisation électronique de voyage (ETA), et des modifications dans les services de roaming et les transactions financières.*

Ces changements ont pu influencer la fréquentation des liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Royaume-Uni, notamment via les trains Eurostar dont la SNCB détient 18,5 %.

Alors que les voyageurs doivent désormais se soumettre à des démarches supplémentaires, il est important d'évaluer l'impact de ces modifications sur les réservations et la fréquentation des trains Eurostar, la santé de l'entreprise après la fusion avec Thalys, ainsi que les tendances observées depuis l'entrée en vigueur du Brexit jusqu'à la fin de l'année 2025.

Monsieur le ministre, pouvez-vous fournir les chiffres de fréquentation des trains Eurostar entre la Belgique et le Royaume-Uni depuis l'entrée en vigueur du Brexit, et comment ces chiffres ont-ils évolué jusqu'à fin 2025? Quelles sont les variations observées en termes de nombre de passagers, de taux d'occupation, et de profil des voyageurs (touristes, voyageurs d'affaires, etc.)? Quelles sont les principales raisons invoquées par les voyageurs pour expliquer une éventuelle baisse ou modification de leurs habitudes de réservation? Des enquêtes ou études ont-elles été menées pour comprendre l'impact des nouvelles formalités administratives sur la décision des voyageurs de se rendre au Royaume-Uni? Comment votre administration collabore-t-elle avec les opérateurs ferroviaires pour faciliter les démarches des voyageurs et maintenir l'attractivité de cette liaison? Des campagnes d'information ou des outils spécifiques ont-ils été mis en place pour informer les voyageurs des changements liés au Brexit et des formalités à accomplir? Comment votre SPF évalue-t-il l'impact économique du Brexit sur le secteur des déplacements professionnels entre la Belgique et le Royaume-Uni, et quelles actions sont menées pour soutenir ce secteur face à ces défis?

[21.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, Eurostar est, comme vous le savez, une entreprise commerciale. À ce titre, il ne m'appartient pas de solliciter des données qui relèvent du secret commercial. Je note néanmoins que, selon les chiffres récemment publiés dans la presse par Eurostar elle-même, la liaison Bruxelles-Londres connaît, pour la deuxième année consécutive et depuis la création d'Eurostar, une progression notable de sa fréquentation. À titre d'exemple, en 2025, la ligne Bruxelles-Londres a augmenté son nombre de passagers d'un demi pour cent. Pour autant, je ne commenterai pas ce résultat et n'en tirerai aucune conclusion hâtive. Dans le contexte actuel de

marchés libéralisés, mon département n'a pas vocation à mener des enquêtes sur le potentiel ou les contraintes d'une liaison commerciale.

Quant à la question de l'assistance aux formalités liées au Brexit, cela relève des compétences des départements de l'Intérieur et des Finances. Toutefois, le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires a diffusé, au début de l'année dernière, une information détaillée concernant les nouvelles procédures applicables. Eurostar publie également des informations à ce sujet. Je suis tout à fait disposé à vous transmettre ces informations. À ma connaissance, il n'existe pas d'études spécifiques portant sur l'impact du Brexit sur le secteur des déplacements professionnels.

21.03 Anthony Dufrane (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les informations concernant la fréquentation de l'Eurostar.

Comme vous l'avez indiqué, ce train mythique a souffert de la période covid et du Brexit, ce qui n'a pas non plus favorisé son usage. Son maintien est important, tant du point de vue de la mobilité que sur le plan écologique. Je vous remercie de rester attentif à son évolution.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La législation autour des éclairages pour les vélos et autres moyens de locomotion non motorisés" (56013046C)

22 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De wetgeving m.b.t. verlichting voor fietsen en andere niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen" (56013046C)

22.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, avec les journées d'hiver plus courtes, la question de l'éclairage des vélos et des engins de déplacement non motorisés devient cruciale pour la sécurité routière. Le Code de la route impose aux cyclistes d'utiliser un feu fixe ou clignotant à l'avant et à l'arrière avec la tombée du jour ainsi que dans toute situation où la visibilité est réduite à moins de 200 mètres. De plus, l'utilisation croissante de phares surpuissants qui peuvent éblouir les automobilistes ainsi que la popularisation du vélo comme moyen de transport soulèvent des questions sur l'adéquation de la législation actuelle. Il importe donc de clarifier les normes techniques comme les lumens minimaux pour les phares et d'examiner les risques liés à l'éblouissement. Par ailleurs, l'évolution des pratiques et des technologies nécessite une adaptation régulière des règles pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route.

Monsieur le ministre, quelles sont les normes précises en matière de lumens minimaux pour les phares avant et arrière de vélo, et comment ces normes sont-elles contrôlées? Comment évaluez-vous les risques liés à l'utilisation des phares surpuissants par les cyclistes et quelles mesures sont-elles envisagées pour encadrer leur usage et éviter l'éblouissement des automobilistes? Comment la législation évolue-t-elle avec la popularisation du vélo et l'apparition de nouveaux engins de déplacement? Envisagez-vous de renforcer les exigences en matière de visibilité et de signalisation pour les vélos et les engins de déplacement, notamment en période de faible luminosité? Quelles sont les priorités de votre ministère pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables tout en tenant compte des innovations technologiques dans le domaine de l'éclairage?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, le Code de la route prévoit en effet que les cyclistes doivent utiliser à l'avant et à l'arrière un feu fixe ou clignotant non éblouissant entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toutes circonstances où il n'est pas possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres. Les cyclistes ont donc la responsabilité de bien régler leurs feux et de veiller à ce qu'ils soient positionnés de telle sorte à ce qu'ils ne soient pas éblouissants.

Mon ambition n'est pas de rentrer dans une approche plus restrictive de cette règle, mais d'encourager l'ensemble des cyclistes à la respecter avec, par exemple, des campagnes de sensibilisation locales ou régionales.

En ce qui concerne les normes relatives à ces feux, aux cycles en général et aux engins de déplacement, elles ne relèvent pas de mes compétences, mais de celles de mon collègue

David Clarinval, ministre de l'Économie.

22.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je note votre volonté de mieux sensibiliser, au regard de vos compétences, et je ne manquerai pas d'interroger votre collègue Clarinval pour le volet "Commercialisation".

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ultralichte motorluchtvaartuigen" (56013057C)

23 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les aéronefs ultra-légers motorisés" (56013057C)

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

Het Koninklijk Besluit van 20 december 2024 (BS 31/12/2024, bl. 29943) over ultralichte motorluchtvaartuigen is inmiddels geruime tijd van kracht. Dit besluit belooft een broodnodige modernisering voor de sector, waaronder de verhoging van het maximaal gewicht naar 600kg en de integratie van ultralichte helikopters en autogiro's.

In de praktijk stellen we echter vast dat de sector momenteel stilstaat. Voor vrijwel alle cruciale operationele zaken - van de afgifte van nieuwe vliegvergunningen tot de technische keuring onder de nieuwe gewichtsklassen - verwijst het KB naar nadere regels die via Ministerieel Besluit (MB) moeten worden vastgesteld. Zolang deze MB's niet zijn getekend en gepubliceerd, kunnen piloten en eigenaars geen gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden en heerst er grote onzekerheid over de geldigheid van huidige handelingen.

Ik heb hierover de volgende vragen:

Wat is de exacte status van de ondertekening van de noodzakelijke ministeriële besluiten ter uitvoering van het KB van 20 december 2024? Bevinden deze zich momenteel bij uw kabinet of bij de administratie (DGLV)?

Tegen welke datum voorziet u de effectieve publicatie in het Belgisch Staatsblad van deze besluiten, zodat de sector eindelijk over de noodzakelijke uitvoeringsmodaliteiten beschikt?

Hoe verklaart u de vertraging tussen de publicatie van het KB en het uitblijven van de MB's, wetende dat dit de feitelijke werking van vliegscholen en de inschrijving van nieuwe toestellen nagenoeg onmogelijk maakt?

Welke tussentijdse instructies heeft u gegeven om de situatie op te lossen zolang de MB's niet zijn gepubliceerd? Is er een tijdelijk kader waarbinnen het DGLV mandaten kan verlenen voor keuringen en vergunningen, of wordt elke aanvraag momenteel 'on hold' gezet?

Welke maatregelen worden er getroffen zodat DGLV voldoende slagkracht heeft om de golf van aanvragen die er zal komen na het uiteindelijk publiceren van de MB's, op redelijke termijn verwerkt te krijgen?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke: Het advies van de Raad van State, dat we op 4 februari 2026 ontvangen, wordt momenteel door onze juristen geanalyseerd. Indien nodig, zullen de gevraagde aanpassingen worden uitgevoerd. Het tijdsplan zal afhangen van een eventuele noodzakelijke aanpassing, maar een en ander kan vrij snel gebeuren.

De vertraging tussen de publicatie van het KB en het uitblijven van de MB's kan worden verklaard door een combinatie van factoren, waaronder de beschikbare werkmiddelen van het DGLV voor de materie, een nieuwe legislatuur en de doorlooptijd van de wetgevende procedure door de afstemming met de gewesten en de betrokken instanties.

Alles wat kon worden gerealiseerd met toepassing van het nieuwe KB waarvoor geen aanvullend MB vereist was, werd gerealiseerd. Enkele nieuwe maatregelen waarvoor expliciet bepalingen in het ministerieel besluit nodig zijn, konden nog niet worden uitgevoerd. Hierdoor kon de sector grotendeels blijven functioneren.

Er wordt gewerkt aan verbeterde IT-systemen die een efficiëntere en, waar mogelijk, geautomatiseerde verwerking moeten ondersteunen. Gezien de budgettaire beperkingen is het echter niet mogelijk om de toestroom van aanvragen te verwerken met bijkomende personeelsaanwervingen.

23.03 Britt Huybrechts (VB): Het is goed om te horen dat we in elk geval vrij snel antwoorden zullen krijgen, want verschillende personen hebben er bij mij over geklaagd dat het proces erg lang duurt. Het is goed om te weten dat er niet één persoon verantwoordelijk is, maar dat het voornamelijk te maken heeft met de kafkaïaanse administratieve mechanismen in dit land, die vertragingen met zich meebrengen.

Ik ben tevreden dat de publicatie voor weldra is. Ik blijf de kwestie opvolgen, want heel wat belanghebbenden wachten er al heel lang op. Bedankt voor uw antwoord. Ik hoop dat het hen geruststelt.

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

24 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe landingsroute "RNP 07L Rechtdoor" bij oostenwind en de impact op omwonenden" (56013064C)

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het intensieve gebruik van vliegroute RNP 07 op Brussels Airport" (56013373C)

24 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle route d'atterrissage "RNP 07L Tout droit" par vent d'est et son impact sur les riverains" (56013064C)

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation intensive de la route aérienne RNP 07 à l'aéroport de Bruxelles-National" (56013373C)

24.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik ben erg blij dat ik deze vraag kan stellen, want de actualiteit ervan is bijzonder groot. Sinds de zomer van 2025 worden we in mijn gemeente en in vele andere gemeenten, vertrekkend van Lennik en Dilbeek over Brussel richting Zaventem, geconfronteerd met een route die intensief wordt gebruikt, met name de route RNP 07L Rechtdoor. Die satellietgestuurde route zou aanvankelijk tijdelijk zijn ingevoerd in het kader van werken op de luchthaven. De laatste dagen bereiken mij echter bijzonder veel verontruste berichten van actiegroepen en van burgers. Mijnheer de minister, ik kan me voorstellen dat uw mailbox af en toe ontploft, maar de laatste dagen geldt dat ook voor de mijne. Het is heel duidelijk dat deze nieuwe route leidt tot een sterke concentratie van landende vliegtuigen in een zeer smalle corridor, met een duidelijke toename van overvluchten en geluidshinder.

Toevallig las ik vanochtend ook in de pers dat het in de laatste negen dagen zou gaan over 964 landende vliegtuigen, wat neerkomt op meer dan 100 vliegtuigen per dag. Nochtans is dit niet de preferentiële route, maar een route op basis van satellietnavigatie. Normaal gezien, zo wordt ons gemeld, zou deze route alleen worden gebruikt bij een sterke oostenwind vanaf minimaal zeven knopen. Wel degelijk is het zo – daarvan hebben we ook objectieve gegevens en bevestiging van de federale Ombudsman – dat deze landingsroute veelvuldig wordt gebruikt bij minder dan zeven knopen. Bij de minste bries uit het oosten, zuidoosten of noordoosten wordt overgeschakeld van de preferentiële route 07R naar deze route 07L. De vliegtuigen komen eerst van Zaventem om vervolgens boven mijn gemeente Lennik een bocht te nemen en terug te keren richting Zaventem. Ik heb begrepen dat we vanaf nu een link hebben tussen Lennik en de zogenaamde Cruckeroute. Het spreekt voor zich dat we graag een woordje uitleg krijgen over wat precies het statuut is van deze route.

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik zal ook de vragen van de heer De Smet beantwoorden.

Mevrouw De Knop, u vraagt mij naar een toename van geluidsoverlast bij landingen op baan 07L van Brussels Airport. Juridisch is de RNP-procedure voor landingen op baan 07L sinds 25 januari 2024 verplicht gepubliceerd in uitvoering van de Europese PBN-verplichtingen, wat staat voor Performance-Based Navigation. Operationeel maakt landingsbaan 07L geen deel uit van het preferentiële runway systeem en wordt die niet systematisch gebruikt, behalve als de weersomstandigheden of werken aan andere banen het gebruik van deze baan vereisen.

Historisch gezien werd de baan aangevlogen met een *instrument landing*-procedure, die evenwel beperkingen vertoonde qua veiligheid en capaciteit. De satellietgestuurde procedure is sinds 2016 meerdere keren tijdelijk ingevoerd om de toegang tot de luchthaven te vrijwaren tijdens werken op andere banen. Zo is ze in de zomer van 2025 toegepast tijdens werken op de luchthaven.

Toen bleek echter dat deze procedure aanzienlijke hinder voor omwonenden veroorzaakte. Ik heb daarop besloten te laten onderzoeken of er aanpassingen mogelijk zijn om de hinder te verminderen. Met het oog op de noodzakelijke analyse is de RNP-procedure enkele keren tijdelijk verlengd, momenteel tot 31 oktober 2026.

Het doel is een definitieve procedure in te voeren die minder hinder veroorzaakt. De procedure voor landingen op baan 07L is, zoals ik al zei, sinds 25 januari 2024 verplicht gepubliceerd in uitvoering van de Europese PBN-verplichtingen.

De VOR-procedure voor baan 07L voldoet niet langer aan de hedendaagse stabiliteits- en veiligheidscriteria. RNP biedt een hoge interceptiehoogte, een stabiele eindnadering en een lagere kans op *go-arounds*, qua operationele efficiëntie, door CDO-dalingen – Continuous Descent Operations – die minder motorvermogen en brandstof verbruiken en minder emissies hebben.

Daarnaast respecteert de RNP 07L de no-flyzones, overvliegt de procedure geen Seveso-sites en vermijdt die het Koninklijk Domein van Laken, in tegenstelling tot de DVOR 07L-nadering, verplicht voor primaire banen. De procedure voor landing op baan 07L is sinds 25 januari 2024 verplicht en gepubliceerd.

De PBN-aanvliegroute die momenteel gebruikt wordt naar landingsbaan 07L loopt in rechte lijn vanaf het zuiden van de Brusselse agglomeratie. Teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken, heb ik mijn administratie al in juli 2025, dus in tempore non suspecto, de opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar de verschillende tracés die technisch mogelijk zijn en de veiligheid niet in het gedrang brengen.

Niet publiceren zou in strijd zijn met de EU-verordening. (...) voldoen niet langer aan de hedendaagse procedure voor baan 07.

De 07L-procedure is via publicatie in de AIP gevalideerd door de BSA-ANS en het DGLV, voorafgegaan door vijf veiligheidsstudies tussen 2016 en 2025, evenals door meerdere implementatiestudies en milieueffectenrapporten. Voor luchtvaartkundige procedures, zoals RNP 07L, is geen openbaar overleg vereist, aangezien het geen plannen of programma's zijn in de zin van de wet van 13 februari 2016, bevestigd door de Raad van State en het hof van beroep.

Les procédures RNP, volant plus haut avec moins de puissance, ne comportent généralement pas de virages en descente et n'incitent pas à une accélération motrice. Cela a été démontré par diverses évaluations.

Les normes bruxelloises ne sont pas non plus dépassées par la procédure RNP 07L, qui est consultable sur le site de *noise monitoring* de Bruxelles Environnement. Si les valeurs LAmx ne dépassent pas les normes de bruit, cela ne constitue de toute façon pas une infraction.

Le gouvernement fédéral est et reste compétent pour les procédures aéronautiques et il n'existe pas de cadre de consultation obligatoire à ce sujet. Comme je l'ai déjà indiqué, les procédures aéronautiques ne constituent pas non plus des plans ou des programmes au sens de la loi du 13 février

2006, ce qui imposerait une consultation publique.

Ik wil graag afsluiten met een heel duidelijk standpunt over de keuze van de routes. De veiligheid is van cruciaal belang en het uitstippelen van routes vergt technische en operationele analyse en expertise. Het DGLV en skeyes zijn besluitvormers op dit gebied. Het is niet aan de politiek om zich in deze kwesties te mengen. Ik zal mijn verantwoordelijkheid opnemen wanneer het moment daar is, maar binnen de grenzen die elke minister van Mobiliteit zichzelf zou moeten opleggen.

24.03 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik kan uw antwoord moeilijk samenvatten zodat iemand van 12 jaar het ook zou begrijpen. Het is erg technisch. U zegt enerzijds dat het geen preferentiële route is en anderzijds dat EU-wetgeving u verplicht om ze toch te gebruiken. Wat is het nu? Moet ze gebruikt worden, ja of neen? Op welke manier gaat u die preferentiële routes aanpassen?

Ik zal proberen voor mezelf samen te vatten wat ik uit de media heb begrepen, want eerlijk gezegd kan ik uit uw antwoord voorlopig weinig afleiden. Ik zal het ook nalezen.

Ik begrijp dat die gps-gestuurde route veiliger is en dat u van de Europese Unie de meest veilige route moet gebruiken, maar dit staat recht tegenover het gebruik van de meest preferentiële route. Bovendien merken we de laatste negen dagen dat deze route systematisch bij de minste oostenwind wordt gebruikt en niet pas wanneer de windsnelheid het echt vereist. Er is dus een uitgebreider gebruik van deze route dan wat de wetgeving mogelijk maakt.

Het is de ombudsman, de heer Touwaide, die ons en de burgemeester informeert dat hij herhaaldelijk aan u en minister Gilkinet heeft gevraagd om de windnormen aan te scherpen en om rechterlijke uitspraken te doen naleven. In een rechtsstaat kunnen we immers geen onrechtmatig gebruik maken van routes die leiden tot de betaling van dwangsommen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en schadegevallen bij omwonenden.

Kortom, mijnheer de minister, we verwachten dat u actie onderneemt en niet wacht tot 31 oktober om de zaken scherp te stellen. U hoeft zich daarom niet te bemoeien met de techniciteit, maar u kunt zich wel bemoeien met een correcte toepassing van de technische normen.

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

25 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gebrekkige stiptheid in het station Genk" (56013067C)

25 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le manque de ponctualité en gare de Genk" (56013067C)

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

Ook in 2025 blijft het station in Genk het station met de minste stiptheid. Weliswaar viel er een lichte verbetering inzake stiptheid te noteren tegenover 2024 maar toch blijft het resultaat voor 2025 (77,3%) ondermaats en onaanvaardbaar.

Hoe evalueert de minister de stiptheidscijfers in het station van Genk? Zijn deze volgens hem in lijn met de verwachtingen die treinreizigers mogen hebben inzake de aangeboden dienstverlening van de NMBS?

Op welke wijze draagt het lage stiptheidscijfer in het station van Genk bij tot het succesvol realiseren van een modal shift?

Welke bijkomende maatregelen zullen er genomen worden om het ondermaatse stiptheidscijfer in het station van Genk te verbeteren?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de stiptheid in het station van Genk is in 2025 sterker toegenomen, namelijk met 5,6 %, tegenover 4,2 % op het globale net. Dat neemt niet weg dat de stiptheid in het station van Genk onvoldoende blijft en dus een structureel aandachtspunt is.

Een en ander moet worden bekeken binnen de operationele context van het station. Genk is een eindstation op een traject met een enkel spoor. Treinen in beide richtingen delen hetzelfde spoor waardoor de marge om vertragingen op te vangen beperkt is. Incidenten kunnen daardoor sneller leiden tot vertragingen op andere treinen. Bovendien stoppen in Genk twee belangrijke IC-verbindingen, de IC29 en de IC33, die het land doorkruisen. Die treinen zijn gevoelig voor externe factoren, zoals ongevallen, spoorlopers of technische problemen aan infrastructuur of rollend materieel.

Uit de gegevens blijkt dat vertragingen die zich stroomopwaarts van het traject opstapelen, vooral bij het vertrek uit Genk en tijdens de doortocht door de meest belaste zones van het netwerk, zich vervolgens voortzetten op de door de NMBS uitgevoerde treinen richting Genk. Infrabel volgt de treindienst permanent op om de impact van die vertragingen te beperken, maar de huidige prestaties volstaan nog niet om aan de verwachtingen te voldoen.

Het einde van de werkzaamheden aan de perrons in Hasselt heeft bepaalde beperkingen weggenomen. Een versterkte coördinatie van het treinverkeer in real time, in het bijzonder tussen goederen- en reizigerstreinen, onder meer via de *freightcel*, zorgt voor een vlottere verkeersafhandeling wanneer NMBS-treinen stroomopwaarts vertragingen oplopen. Dat moet toelaten de gevolgen van operationele vertragingen voor het reizigersverkeer maximaal te beperken.

Specifieke operationele elementen beïnvloeden vooral de IC29. Het gaat daarbij onder meer om kruisingen op het enkelsporige baanvak tussen Landen en Alken ter hoogte van Sint-Truiden, evenals kruisingen in Hasselt. De IC29 werd grondig geanalyseerd, omdat vertragingen op die treinen ook andere trajecten kunnen beïnvloeden. Structurele oplossingen voor die kruisingen zijn gepland op langere termijn, met name vanaf 2029. Tegelijkertijd loopt binnen de NMBS een analyse met betrekking tot de IC29. Concrete verbeteracties volgen na afronding van die analyse.

Ook worden de oorzaken van onregelmatigheden permanent gedetailleerd geanalyseerd. Die analyses vormen de basis voor optimalisatiepistes. Ze moeten echter passen in een kader waarin structurele evoluties geleidelijk verlopen.

Wat de dienstregeling betreft, werden er in december 2025 al enkele aanpassingen doorgevoerd om de robuustheid te verhogen. Het vertrek te Gent-Sint-Pieters werd met één minuut verlaagd om een beter interval met de S52 te creëren. De stoptijd in Serskamp werd verlengd om de operationele marge te vergroten. De IC03 rijdt nu alleen tijdens de spitsuren tot Genk, wat ook van invloed is op de stiptheid.

Hoe dan ook tonen deze acties het engagement van de spoorwegonderneming om het treinverkeer van en naar Genk zo betrouwbaar mogelijk te maken, ook al blijft de vooruitgang op korte termijn nog beperkt.

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

De oorzaken zijn bekend. Ze zijn in het verleden ook al aangehaald. De stiptheid is wel wat beter. Dat is ook logisch. Er zijn per week 25 piekurtreinen tussen Hasselt en Genk, en andersom, geannuleerd. Zoals u zelf zegt, blijft het een structureel aandachtspunt. De resultaten zijn nog altijd niet goed. Ik mag dus hopen dat Genk in de toekomst verlost wordt van de onzalige titel 'station met de slechtste stiptheid' of 'station met de meest gebrekkige stiptheid'. Ik hoop dat er verder wordt gewerkt aan structurele oplossingen. Het resultaat is nu niet echt beter, maar toch minder slecht. Daar zijn echter redenen voor die niet helemaal plausibel zijn. Ik hoop dat er verder aan gewerkt wordt.

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

26 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het aantal seinvoorbijrijdingen op het Belgische spoornet" (56013068C)

26 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nombre de dépassements de signaux sur le réseau ferroviaire belge" (56013068C)

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

In 2025 vielen er op het Belgische spoornet 51 seinvoorbijrijdingen te noteren. Dat zijn er exact evenveel als in 2024. Intussen zijn alle hoofdlijnen van ons spoornet, evenals de volledige rijkwagenvloot van de NMBS volledig uitgerust met het ETCS-veiligheidssysteem.

Kan de minister duiden wat de oorzaken waren van de seinvoorbijrijdingen die plaatsvonden? In hoeveel gevallen betrof het een menselijke fout? Waren er eventuele andere oorzaken?

Hoeveel keer was er een trein van de NMBS betrokken bij de voorbijrijdingen?

Vielen er uit de voorgevallen seinvoorbijrijdingen lessen te trekken? Welke bijkomende veiligheidsmaatregelen vloeiden hieruit voort?

Welke andere maatregelen zullen genomen worden om het aantal seinvoorbijrijdingen verder terug te dringen?

26.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Alvorens in detail te treden, licht ik graag de kwestie toe vanuit een iets meer pedagogisch perspectief. Een seinvoorbijrijding of een signal passed at danger (SPAD) leidt niet automatisch tot een gevaarlijke situatie, omdat het risico zich alleen voordoet als de trein het eerste potentieel gevaarlijke punt bereikt, bijvoorbeeld een kruising met een ander spoor. Als men op een eenrichtingsweg een rood licht plaatst, is het natuurlijk verboden om door het rood licht te rijden, maar dat brengt minder risico met zich mee in vergelijking met het doorrijden op een kruispunt.

We kunnen ons terecht afvragen waarom er nog steeds SPAD's gebeuren, terwijl het European Train Control System (ETCS) overal op het netwerk wordt ingezet. Daar zijn verschillende verklaringen voor. Ten eerste vermindert het ETCS de gevolgen van menselijke fouten, niet het bestaan ervan. Dankzij het ETCS wordt bij menselijke fouten automatisch het remsysteem geactiveerd, waardoor wordt voorkomen dat een gevaarlijk punt, het zogenaamde botsingspunt, wordt bereikt. In de statistieken van SPAD's heeft het ETCS dus voorkomen dat het gevaarlijke punt werd bereikt. Ten tweede blijft SPAD gekoppeld aan menselijke factoren, want voordat de automatische rem wordt geactiveerd, blijft de bestuurder verantwoordelijk voor het observeren, communiceren, uitvoeren van procedures en de interactie met de besturingsinterface. Het ETCS elimineert de mogelijkheid van menselijke fouten niet, maar vermindert het risico op ernstige gevolgen drastisch. Ten derde is het ETCS niet altijd een automatische piloot. Bij bepaalde modi moet de machinist nog steeds alert blijven. In bepaalde zones moet nog steeds met verminderde snelheid worden gereden. Ook hier zal het ETCS de gevolgen van fouten helpen beperken. Ten vierde vinden SPAD's ten dele plaats op een nevenspoor of door werktreinen in beschermde zones. Op die sporen is het risico al gering. Infrabel ontwikkelde bovendien ook tools zoals Safer W om de risico's voor werknemers die op de sporen werken, te verminderen. Ten slotte zal het resterende risico op ongevallen met een factor 16 worden verminderd ten opzichte van wat we in 2010 kenden, wanneer alle voertuigen die op het netwerk rijden, uitgerust zullen zijn met het ETCS aan boord, dus uiterlijk op 12 december 2027.

Ik wil mijn pedagogische toelichting over het ETCS sluiten met een positieve noot. Tijdens een recente ontmoeting met de Europese Commissie kregen we felicitaties voor de goede uitvoering van ons ETCS-programma. Dat is een mooie erkenning voor alle inspanningen die we de afgelopen jaren hebben geleverd.

Nu kom ik meer specifiek op uw vragen.

In 2025 werden 51 SPAD's op de hoofdsporen geregistreerd, een status quo tegenover 2024, op een totaal van ongeveer 1,5 miljoen treinritten, goed voor samen ongeveer 100 miljoen afgelegde kilometers. Het aantal gevallen waarin het eerste potentieel gevaarlijke punt werd bereikt, daalde tot 11, tegenover 14 in 2024.

Op de nevensporen, waar treinen aan lage snelheid rijden en het meestal om lege ritten gaat, werden 44 seinvoorbijrijdingen genoteerd, tegenover 40 in 2024. Daarbij deed zich geen enkel ongeval voor.

De cijfers bevestigen de betrouwbaarheid van Infrabel en de impact van ETCS op de spoorveiligheid en de operationele robuustheid. Van de 51 SPAD's op de hoofdlijnen werden er 43 onder andere veroorzaakt door een menselijke fout, met inbegrip van causale factoren zoals afleiding, gewoonte,

waarneming, communicatieproblemen en de bediening van de rem door de bestuurder. Van de 51 seinvoorbijrijdingen op de hoofdlijnen in 2025 zijn er 33 toe te schrijven aan de NMBS.

Die cijfers moeten uiteraard in perspectief worden geplaatst, aangezien het merendeel van de treinen die vandaag op het Belgische net rijden, NMBS-treinen zijn. De menselijke factor blijft de belangrijkste oorzaak van een SPAD. De analyse en het begrijpen van de causale factoren wordt voor elke SPAD afzonderlijk uitgevoerd.

Infrabel en de spoorwegondernemingen voeren een permanente monitoring uit van de SPAD's op het net en zullen specifieke maatregelen blijven nemen. De analyse van SPAD's met een hoog risico, onder meer wanneer seinen twee keer binnen twee jaar worden voorbijgereden, wordt gedeeld in de halfjaarlijkse werkgroep met de spoorwegondernemingen, zodat die extra maatregelen kunnen nemen.

Infrabel zet de goedgekeurde strategie voort. De volledige ingebruikname van ETCS aan infrastructuurzijde is afgerond en de uitrusting van alle treinen wordt verder uitgerold met het oog op de wettelijke deadline van 12 december 2027. Ik herhaal wat ik eerder al heb toegelicht: wanneer alle voertuigen met ETCS uitgerust zullen zijn, zal het resterende risico op een ongeval met een factor 16 verminderd zijn ten opzichte van 2010.

Daarnaast worden gerichte sensibiliserings- en opleidingsinitiatieven voor de betrokken medewerkers versterkt, onder meer voor de bestuurders van de werktreinen. Die maatregelen passen bij de blijvende ambitie om een veilig, punctueel en robuust treinverkeer te garanderen.

26.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, Infrabel heeft binnen het vastgelegde tijds kader ETCS volledig uitgerold op de hoofdlijnen van het spoor. Dat is zeer goed. Er moet nu inderdaad ingezet worden op het rollend materieel. Zelfs al is het volledige veiligheidssysteem volledig uitgerold en is de factor met 16 keer gedaald ten opzichte van 2010, spoorveiligheid moet steeds een aandachtspunt blijven, zoals recent werd aangetoond in Spanje. Ik hoop dat daaraan goed verder gewerkt wordt.

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

Le **président**: La question suivante n° 56013076C de Mme Taton est transformée en question écrite.

27 Question de Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité ferroviaire" (56013103C)

27 Vraag van Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid op het spoor" (56013103C)

27.01 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, ma question fait également suite à la précédente et concerne les accidents, notamment ceux qui ont eu lieu dans le sud de l'Espagne à la mi-janvier. Le 18 janvier à 19 h 45, une collision entre deux trains à grande vitesse a coûté la vie à 41 personnes et ce bilan s'est malheureusement alourdi entretemps au vu du nombre élevé de blessés. Il s'agit de la sixième catastrophe ferroviaire la plus meurtrière en Europe depuis l'an 2000. La veille, un autre accident ferroviaire en Espagne avait eu lieu à la suite de l'effondrement d'un mur, faisant un mort et cinq blessés.

Ces drames ont ravivé également chez nous des souvenirs douloureux. En Belgique, la catastrophe ferroviaire de Pérot, le 27 mars 2001, avait fait huit morts et douze blessés et, le 15 février 2010, la collision entre deux trains à Buizingen avait causé la mort de 19 personnes et fait de nombreux autres blessés.

Monsieur le ministre, ces tragédies nous amènent légitimement à nous interroger sur la sécurité de notre réseau ferroviaire. La directive européenne 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire a pour objectif de renforcer la sécurité du transport ferroviaire au sein de l'Union européenne, notamment en clarifiant le rôle des autorités nationales de sécurité et en répartissant les responsabilités entre celles-ci et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Dans ce cadre, l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) a été retenu comme système technique harmonisé permettant d'atteindre cet objectif.

Dès lors, monsieur le ministre, êtes-vous en mesure de rassurer les usagers du rail quant à la mise en œuvre effective et complète de l'ERTMS sur notre territoire, garantissant ainsi un niveau de sécurité optimal?

Pouvez-vous à cet égard préciser la chronologie détaillée de son déploiement, les lignes concernées et les échéances prévues pour une couverture intégrale du réseau ferroviaire belge?

Par ailleurs, comment les leçons des catastrophes ferroviaires passées sont-elles concrètement intégrées pour prévenir de futurs accidents?

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je vous remercie pour cette question et pour l'intérêt que vous portez à la sécurité sur le réseau ferroviaire.

Les événements qui se sont produits en Espagne sont tragiques. Votre question sur la situation en Belgique est tout à fait légitime et, heureusement, beaucoup de chemin a été parcouru depuis la triste catastrophe de Buizingen.

Je peux certainement rassurer les voyageurs qui empruntent notre réseau sur le fait que la sécurité est la préoccupation majeure du gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires. En Belgique, un organisme veille à ce que les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau respectent des règles strictes de sécurité.

Dès que l'on parle de transport, quel que soit le mode, le risque zéro n'existe malheureusement pas. Ces dernières années toutefois, d'énormes efforts ont été réalisés afin que les nouvelles technologies puissent nous aider à réduire drastiquement les risques sur le réseau ferroviaire. Vous évoquez à juste titre l'ERTMS et, comme vous le savez, le grand Masterplan ETCS a été mis en œuvre avec succès puisque, aujourd'hui, l'entièreté du réseau ferroviaire belge et du matériel roulant de la SNCB en est équipée. En ce qui concerne les questions plus détaillées relatives aux lignes équipées, je vous invite à consulter le site Open Data d'Infrabel, qui permet d'obtenir des cartes et des données concernant le déploiement de ce Masterplan.

Dans la lutte contre les incidents sur le réseau, je voudrais également faire appel à la vigilance des citoyens, lesquels ont un rôle important à jouer lorsqu'ils circulent sur la voie publique avec leurs véhicules personnels, leurs camions, leurs tracteurs, etc. Les passages à niveau, qui leur permettent de traverser les voies, sont des lieux où il est crucial de respecter la signalisation et de ne pas se mettre en danger. Nous pouvons mettre en place toutes les technologies du monde, mais si les règles de circulation ne sont pas respectées, des situations dramatiques peuvent survenir rapidement. Je profite donc de votre interpellation pour rappeler l'importance du respect du Code de la voie publique. Comme je le dis souvent, ce n'est pas fait pour les hirondelles.

Les incidents qui se produisent sur notre réseau font l'objet d'enquêtes approfondies et peuvent donner lieu à des plans d'action visant à réduire chaque nouveau risque constaté. En vertu du cadre juridique européen en matière de sécurité ferroviaire, tel que transposé en Belgique dans le Code ferroviaire, tout accident grave, ainsi que certains accidents et incidents affectant ou susceptibles d'affecter la sécurité des services ferroviaires, fait l'objet, en plus de l'enquête judiciaire visant à identifier les responsabilités civiles et pénales, d'une enquête indépendante réalisée par l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires (OEAIIF). Cette enquête a pour objectif de prévenir les accidents et les incidents. Elle consiste à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes, et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.

De ce fait, chaque accident de ce type est analysé et fait l'objet d'un rapport consultable sur le site de l'OEAIIF, contenant, si nécessaire, des recommandations en matière de sécurité. Ces recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité (la NSA Rail Belgium) et, si nécessaire – en fonction du caractère de la recommandation –, à l'Agence ferroviaire européenne, à d'autres organismes ou autorités belges, ou encore à d'autres États membres.

L'autorité de sécurité et les autres autorités ou organismes concernés doivent, dans les limites de leurs compétences, prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que ces recommandations soient prises en compte et, le cas échéant, suivies d'effets. Ils doivent ensuite faire rapport périodiquement,

au moins une fois par an, à l'OEAIF sur les mesures prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

En complément, de nombreux contrôles sont effectués sur le réseau ferroviaire. Chaque jour, des engins de mesure circulent pour analyser les composantes du réseau et s'assurer de leur bon état. De nombreux contrôles préventifs sont également mis en place et, au moindre doute, des mesures de sécurité sont immédiatement mises en œuvre.

D'importants moyens financiers sont également prévus dans le contrat de performance pour moderniser et renouveler l'infrastructure ferroviaire. Depuis le lancement du contrat de performance d'Infrabel en 2023, des moyens ont été mobilisés pour rattraper le désinvestissement du passé. Infrabel suit de très près le vieillissement de ses installations.

Il existe une véritable culture de sécurité dans le secteur ferroviaire. En tant que ministre de la Mobilité, je me dois de rassurer les usagers: le rail demeure de loin le moyen de transport le plus sûr dans notre pays, même si, bien entendu, je souhaite que les statistiques en matière d'accidents de la route évoluent aussi favorablement.

27.03 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse et des différentes informations que vous avez apportées ainsi que des liens permettant de trouver des informations concrètes et précises supplémentaires. Une hirondelle ne fait pas le printemps, mais je suis certain qu'en raison de votre implication dans les structures ferroviaires en Belgique, notre avenir ne cessera de s'améliorer.

Je vous en remercie. Bon après-midi à vous.

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

28 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe stakingen in de spoorsector" (56013111C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van de spoorstaking" (56013115C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voortzetting van de stakingen bij het spoor" (56013123C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstakingen" (56013153C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verbroken dialoog met de vakbonden bij het spoor" (56013120C)

28 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouvelles grèves dans le secteur ferroviaire" (56013111C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les conséquences de la grève sur le rail" (56013115C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La prolongation de la grève aux chemins de fer" (56013123C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves dans le rail" (56013153C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La rupture du dialogue syndical aux chemins de fer" (56013120C)

28.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs voor mijn beide vragen naar de ingediende teksten.

De vakbonden bij het spoor trekken naar de Raad van State om een weigering van hun nieuwe stakingsaanzegging door HR Rail aan te vechten.

De spoorbonden hadden een stakingsaanzegging ingediend voor een nieuwe staking op 5, 10 en 12 februari ek.

Volgens de personeelsdienst HR Rail werd die aanzegging geweigerd omdat de juiste procedure niet zou zijn gevolgd en omdat de nieuwe stakingsintentie als disproportioneel werd beschouwd.

Intussen beslisten de spoorbonden om het verdere overleg met de spoorbedrijven NMBS en Infrabel zowel op nationaal als op regionaal niveau op te schorten.

Hoe beoordeelt de minister het opschorten van het verder overleg tussen de spoorbedrijven en de spoorbonden? Zal een verdere verharding van de standpunten en een gebrek aan wil tot overleg de treinreizigers ten goede komen?

Op welke wijze zal de minister zorgen dat de treinreizigers niet langer het slachtoffer zijn van het conflict tussen de spoorbonden, de spoorbedrijven en de federale overheid?

Zijn er omstandigheden waarbinnen de minister zijn eerder geuit standpunt om het sociaal overleg met de spoorbonden niet meer te zullen hervatten zou kunnen herzien? Zo ja: welke voorwaarden dienen daarvoor vervuld te zijn?

Sinds januari 2025 werd er reeds 32 dagen gestaakt binnen het spoor. In de allereerste plaats zijn de treinreizigers hiervan het slachtoffer. Maar ook de spoorbedrijven leiden schade door de acties van de spoorbonden.

Kan de minister een overzicht geven van de schade die geleden wordt door de NMBS en door Infrabel? Hoeveel ontvangsten uit de verkoop van vervoerbewijzen liep de NMBS mis door de gevoerde acties (aantal tickets die niet verkocht werden versus bedrag in euro)?

Hoeveel klachten van ontevreden treinreizigers ontving de NMBS die gerelateerd zijn aan de door de spoorbonden gevoerde acties? In hoeveel gevallen volgde hieruit dat de getroffen treinreizigers recht hadden op een schadevergoeding? Wat was de budgettaire impact hiervan?

Welk zijn de belangrijkste schadeposten ten gevolge de stakingsacties van de spoorbonden bij Infrabel? Wat is voor Infrabel de geschatte budgettaire impact ten gevolge deze acties?

28.02 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le président, je vais essayer d'être synthétique et d'aller *to the point*.

Monsieur le ministre, nous avons déjà parlé de la démocratie syndicale, de la prolongation des grèves et de la rupture du dialogue que vous assumez parfaitement. Vous en avez fait suffisamment, de votre point de vue. Partagez-vous les propos des patrons de la SNCB et d'Infrabel? C'est une question qui reste en suspens et je voudrais avoir votre sentiment. Quand allez-vous, malgré tout, relancer, si pas un dialogue syndical, ne fût-ce qu'un pont ou un échange, quelque chose de positif? Cela me semble utile et nécessaire dans votre chef. Vous rendez-vous compte que vous êtes en train de mettre à mal le droit de grève, en quelque sorte? J'observe que le Conseil d'État n'a pas suivi l'auditeur en tous ses moyens. C'est l'extrême urgence qui a été prise en compte par rapport à la prolongation des grèves, et non les arguments de fond. Est-ce votre vision de la concertation sociale? Quelles sont vos pistes pour sortir, malgré tout, de cette situation et un tant soit peu écouter les travailleurs?

Pouvez-vous revenir sur votre projet visant à faire des millions d'économies? Je pense que nous en discuterons davantage demain.

Pouvez-vous revenir sur la réforme des pensions? Vous allez me répondre que je dois m'adresser à M. Jambon, et vous aurez raison.

Pouvez-vous revenir sur votre volonté de supprimer le statut pour les cheminots? Vous vous en êtes déjà expliqué, mais j'aime vous réentendre.

Enfin, pouvez-vous supprimer votre réforme qui détruit le modèle actuel de concertation sociale?

28.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les organisations syndicales des cheminots ont récemment vu leur préavis d'action rejeté par la direction des chemins de fer. Les syndicats ont alors introduit une procédure en extrême urgence devant le Conseil d'État. Celui-ci a toutefois rejeté

leur demande pour des motifs procéduraux sans se prononcer sur le fond. Dans les faits, cette décision empêche les cheminots de participer aux actions interprofessionnelles qui étaient prévues les 5, 10 et 12 février contre les mesures gouvernementales relatives aux pensions et à l'indexation.

Cette situation suscite de vives inquiétudes quant au respect du droit de grève, pourtant consacré comme un droit fondamental. Empêcher une catégorie spécifique de travailleurs de participer à une mobilisation sociale d'ampleur nationale constitue en effet un précédent somme toute préoccupant.

J'entends les arguments du gouvernement: les trains supprimés nuisent à la qualité du service. Mais j'ai aussi l'impression que ce fait vous intéresse principalement les jours de grève, parce qu'il va falloir m'expliquer comment assurer un service de qualité en appliquant 675 millions d'économies. Nous aurons l'occasion d'en reparler demain.

Monsieur le ministre, le gouvernement a-t-il exercé une pression directe ou indirecte sur la direction des chemins de fer concernant le rejet de ce préavis? Si oui, sous quelle forme? Sur quelle base juridique la direction peut-elle refuser un préavis de grève dans le cadre d'une action interprofessionnelle? Le gouvernement estime-t-il normal que les cheminots soient, contrairement aux autres travailleurs, empêchés de participer à une journée de mobilisation nationale? Enfin, comment le gouvernement garantit-il concrètement le respect du droit de grève pour les travailleurs des entreprises publiques?

[28.04] Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, ik wil vooreerst duidelijk benadrukken dat het stakingsrecht een grondrecht is, maar dat het niet mag leiden tot een herhaalde en langdurige blokkade van het land.

Concernant les grèves de janvier, j'ai déjà répondu en séance plénière. Comme je l'ai indiqué, les voyageurs ont été les premiers touchés par cette semaine de perturbations. Je tiens à leur dire que je regrette profondément ces désagréments subis. Toutefois, la loi du 29 novembre 2017 relative à la continuité du service de transport ferroviaire de personnes en cas de grève, en vigueur depuis le 27 janvier 2018, garantit un service adapté. La SNCB et Infrabel la respectent scrupuleusement, ce qui permet d'assurer que les trains roulent 365 jours par an.

Par ailleurs, je souhaite rappeler des éléments essentiels concernant les préavis récemment contestés. Les organisations syndicales ont introduit un recours en extrême urgence devant le Conseil d'État. Celui-ci a rejeté leur demande, estimant que les conditions d'urgence n'étaient pas réunies. Cela confirme que HR Rail a correctement appliqué la procédure réglementaire. Il revient légitimement à HR Rail d'apprécier la conformité des notifications de grève. Je soutiens absolument la direction.

Il est également important de préciser qu'il n'y a aucune rupture de dialogue social. Les trois CEO des entités ferroviaires ont, à plusieurs reprises et par différents canaux, invité les organisations syndicales à entamer les discussions sur un accord social encadrant la contractualisation et la préparation à la libéralisation du rail en Belgique. Comme vous le savez, les textes sont actuellement au Conseil d'État, dont l'avis est attendu d'ici la fin du mois, avant un nouveau passage en gouvernement et puis au Parlement.

In 2025 werd er onderhandeld met de vakorganisaties, maar dat bleek tevergeefs. Tot tweemaal toe werd er een protocolvoorstel bereikt, maar dat werd helaas telkens door de achterban verworpen. De directies van de spoorwegmaatschappijen hebben de vakorganisaties opgeroepen om de samenwerking en onderhandelingen voort te zetten om sociale akkoorden te sluiten naar aanleiding van de regeringsbeslissingen. De Belgische spoorwegen doen er alles aan om de vergaderingen van alle paritaire organen normaal te laten doorgaan.

Enfin, s'agissant de la modernisation du statut et de la fin des recrutements statutaires pour les nouveaux entrants, il convient de rappeler que c'est le Parlement qui tranchera, conformément à notre architecture institutionnelle. Je confirme que la réforme suivra le calendrier prévu. La fin des engagements statutaires est une modalité arrêtée et sans impact pour le personnel statutaire actuel, pour lequel rien ne changera. Cette modernisation est indispensable dans le cadre de la libéralisation du marché ferroviaire, afin de garantir la continuité opérationnelle et financière de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail à long terme, dans un environnement marqué par une concurrence nationale et internationale croissante. C'est une condition essentielle pour que le rail belge puisse tenir sa place en

2032.

Ik wil niet dat spoorwegmedewerkers morgen hun job verliezen omdat ons systeem niet flexibel of innovatief genoeg is of omdat we onvoldoende voorbereid zijn op de komst van concurrentie. Die concurrentie komt niet alleen van private spelers, maar ook van buitenlandse openbare exploitanten zoals de SNCF of Deutsche Bahn. Het is onze plicht om ervoor te zorgen dat de NMBS morgen zowel klanten als overheden kan overtuigen in België en op buitenlandse markten. Ik herinner u er ook aan dat andere historische Belgische publieke operatoren dezelfde evolutie hebben doorgemaakt nadat een sector werd opengesteld voor concurrentie.

Vandaag zijn er drie prioriteiten, namelijk een betrouwbare openbare dienstverlening, budgettaire houdbaarheid en een onmiddellijke voorbereiding op de deadline van 2032. We zullen de liberalisering niet ondergaan en we spreken niet over privatisering. We bereiden ons voor door de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de volledige naleving van de verworven rechten te garanderen. Ik herhaal dat de spoorwegen voor 100 % in publieke handen blijven. Dat zal ik blijven verdedigen, stakingen of niet. Het overleg tussen mij en de vakbonden is afgerond. Het komt nu de Belgische spoorwegen toe om in uitvoering van de regeringsbeslissing tot een sociaal akkoord te komen.

Wat de afgekondigde stakingen van 5, 10 en 12 februari betreft, moet worden vastgesteld dat de procedure niet werd gerespecteerd. Binnen de spoorwegen bestaat een reglementaire procedure die werkonderbrekingen omkadert en die met een tweederdemeerderheid paritair werd goedgekeurd. Het komt HR Rail toe om te oordelen of een stakingsaanzegging conform is aan die reglementering. De Raad van State heeft bovendien de urgentie van het beroep van de vakorganisaties verworpen.

Voor Infrabel werd de financiële impact van de stakingen in 2025 geraamd op 18,6 miljoen euro minderontvangsten uit infrastructuurvergoeding en 3,8 miljoen euro aan lagere loonkosten ten gevolge van niet-uitbetaalde lonen aan stakingsdeelnemers. Voor de vakbondsacties van januari 2026 zijn op dit moment nog geen definitieve cijfers beschikbaar. De hierboven vermelde impact bestaat hoofdzakelijk uit een vermindering van de infrastructuurvergoeding door beperkte of stilgelegde treindiensten en gecompenseerde of lagere personeelskosten voor deelnemers aan de staking.

S'agissant de la question sur la réforme des pensions, comme vous l'avez bien pressenti, je vous invite à la poser au ministre compétent, M. Jan Jambon.

En ce qui concerne la trajectoire budgétaire arrêtée sur les économies par le gouvernement qui prévoit 675 millions d'euros d'efforts cumulés pour les chemins de fer d'ici la fin de la législature, cette trajectoire est étalée dans le temps: 50 millions en 2025, 100 millions en 2026, 125 millions en 2027, 150 millions en 2028 et 250 millions en 2029, avec une répartition indicative de 60 % pour la SNCB et 40 % pour Infrabel.

Je veux souligner deux éléments essentiels. Premièrement, ces montants doivent encore être traduits concrètement. Il s'agit d'une trajectoire-cadre et le travail d'identification précise des mesures n'est pas finalisé.

Deuxièmement, l'objectif n'est pas de faire payer les cheminots ou les voyageurs, mais de réaliser des gains d'efficacité, d'ajuster certains programmes et de mobiliser des recettes additionnelles lorsque c'est possible, tout en respectant les engagements des contrats de performance et de service public.

Le cap fixé reste le même: maintenir l'ambition de croissance du rail, davantage de voyageurs, davantage de trains, davantage d'accessibilité, tout en assurant une gestion budgétaire responsable.

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

28.06 Dimitri Legasse (PS): Je pourrais être aussi court que vous dans ma réplique, monsieur le président, parce que c'est finalement assez décevant. M. le ministre dit clairement les choses: "J'ai fait ce que j'ai pu, j'en ai même fait bien assez. Les CEO ont déclaré être disponibles, qu'ils voient et reprennent langue avec les CEO." Je dirais presque que cela en est dogmatique. Mais c'est votre choix, monsieur le ministre. Je n'ai rien à ajouter.

28.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous le savez sans doute, votre réponse ne

me convainc pas du tout. J'ai même envie de dire que rien ne va dans ce gouvernement. Hier, le patronat envoyait les huissiers et la police aux piquets du Delhaize. Aujourd'hui, les cheminots se voient refuser leur droit de grève dans des actions interprofessionnelles. À qui le tour demain? Jusqu'où ce gouvernement ira-t-il dans la réduction de nos libertés fondamentales pour faire taire les contre-pouvoirs?

Vous, monsieur le ministre, vous attaquez le droit de grève. Le droit de manifester est attaqué par le ministre Quintin. Le droit à l'information est attaqué par la ministre Galant. Le droit à la solidarité via les visites domiciliaires est attaqué par la ministre Van Bossuyt. Et après, vous allez condamner Trump pour ses pratiques! Il faut arrêter maintenant! Vous devez écouter les gens, au lieu de les condamner. Pour nous, c'est clair, vous devez retirer vos réformes des pensions, vos taxes injustes, vos attaques contre les services publics. Et vous devez savoir une chose: la mobilisation sociale va s'amplifier. Le 12 mars, il y aura, à mon avis, beaucoup de monde dans les rues de Bruxelles pour lutter contre ce gouvernement Arizona.

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

[29] Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn" (56013198C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IJzeren Rijn" (56013216C)

[29] Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le Rhin de fer" (56013198C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Rhin de fer" (56013216C)

[29.01] Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dit is opnieuw een Limburgs dossier, maar bij uitbreiding zijn ook de grote achterliggende regio's hierbij betrokken. Ik stel hierover regelmatig vragen. De laatste keer was in oktober. U bent ermee bezig en ook de eerste minister volgt dit dossier op. Daarom klop ik opnieuw bij u aan. Is er intussen nieuws, van uw zijde of van de zijde van de eerste minister? Bent u daarvan op de hoogte? Wat is momenteel de stand van zaken en wat is er sinds oktober nog gebeurd?

[29.02] Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een gelijkaardige vraag. Het gaat om een belangrijke component voor de provincie Limburg, maar bij uitbreiding ook voor Vlaanderen en voor het hele land, voor België. Het betreft een belangrijk project.

Ook ik vraag graag naar de stand van zaken, mijnheer de minister.

[29.03] Minister Jean-Luc Crucke: Collega's, sinds mijn antwoord op de eerdere mondelinge vraag in oktober 2025, is het dossier van de IJzeren Rijn actief opgevolgd op federaal niveau, in nauwe afstemming met het kabinet van de premier en met de betrokken administraties. Concreet kan ik meedelen dat er de voorbije weken vooruitgang werd geboekt met betrekking tot het zogenoemde 3RX-scenario, dat eerder al als mogelijke toekomstgerichte piste werd geïdentificeerd. Ik kan u meegeven dat het kabinet van de premier eind januari zowel een herwerkte versie van de non-paper, ten opzichte van de versie die in april 2025 aan het kabinet van de premier werd bezorgd, als een ontwerp van gezamenlijke intentieverklaring – *joint declaration of intention* – heeft overgemaakt aan mijn strategische cel.

Die documenten zullen de inhoudelijke basis vormen om het overleg tussen de betrokken Belgische entiteiten verder te structureren en om in een volgende fase het overleg met Nederland en Duitsland opnieuw formeel aan te vatten. Zowel mijn administratie als de medewerkers van mijn strategische cel zijn momenteel bezig met de verificatie en inhoudelijke analyse van de documenten.

Het dossier bevindt zich dus opnieuw in een operationele fase, waarbij eerst intra-Belgische afstemming noodzakelijk is alvorens verdere internationale stappen te zetten. Ik ben van plan dit ook bilateraal met de premier te bespreken.

Tegelijk blijf ik nauw contact onderhouden met mijn Nederlandse en Duitse collega's. Nederland en ikzelf zijn van plan de intentieverklaring te ondertekenen, waarin expliciet melding wordt gemaakt van 3RX, nog voor de zomer. We zullen dat nog in februari ondertekenen. Wat de intentieverklaring met Duitsland betreft, zijn mijn diensten momenteel aan het werken aan een ontwerp. Het overleg met de Belgische sector hierover loopt.

Het is belangrijk om naast dossiers zoals 3RX ook aandacht te besteden aan bekommernissen die een concrete impact kunnen hebben op de grensoverschrijdende verbindingen, zowel voor reizigersverkeer, goederenvervoer als militaire mobiliteit.

Ik blijf het 3RX-dossier binnen mijn bevoegdheden nauwgezet opvolgen. Ik zal de Kamer blijven informeren over de verdere stappen zodra de interne afstemming afgerond is en het grensoverschrijdend overleg opnieuw opgestart wordt.

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

Uw eerste zinnen waren fantastisch. Het wordt actief opgevolgd. Ik meende dat het nu zou gebeuren en dat er allerhande nieuws te melden was, maar eigenlijk valt dat toch wat tegen. Het gaat opnieuw vooral over interne documenten. Ik begrijp wel dat dat allemaal nodig is, maar we zijn al decennia met dat dossier bezig. Nu zijn we bezig met de herwerkte versie van een non-paper. De gezamenlijke intentieverklaring moet worden aangepast en die ligt nu intern bij de strategische cel. Alles gebeurt dus intern. Daarna moet het nauwe overleg met Nederland en Duitsland nog volgen. Eerst moeten dus de intentieverklaringen intern worden afgestemd. De intentieverklaringen met Nederland hoopt u voor de zomer te kunnen tekenen. De verklaring met Duitsland is zelfs nog in opmaak.

Ik hoop dat we niet opnieuw in hetzelfde verhaal verzanden als tijdens de vorige legislatuur, toen ik, wanneer ik vragen stelde aan uw voorganger, minister Gilkinet, altijd antwoorden kreeg over overleg, documenten, studies en verklaringen en over aangekondigde gesprekken die zouden plaatsvinden, maar waarbij er uiteindelijk geen enkele vooruitgang werd geboekt. Ik hoop dat het nu anders zal zijn en dat u mij de volgende keer kunt verrassen met concrete stappen die worden gezet.

29.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord.

Ik moet bekennen dat ik niet zo pessimistisch ben als mijn goede collega, de commissievoorzitter. Integendeel, ik zie een heel groot verschil met de vorige legislatuur. Uw voorganger was niet enthousiast over dat dossier. De vorige premier heeft zich nooit met dat dossier beziggehouden. Eerlijk is eerlijk, de omstandigheden zijn vandaag anders, vooral geopolitiek, maar er is vooruitgang.

Ik hoor van u iets nieuws, namelijk dat het kabinet van de premier – men kan voor of tegen Bart De Wever zijn, maar als premier betekent hij toch wel iets – de non-paper heeft herwerkt. Er is een ontwerp van intentieverklaring, waarmee u nu naar de nieuwe Nederlandse regering en ook naar Duitsland kunt gaan. Het dossier is operationeel, zoals u zelf aangeeft. Ik ben ook die mening toegedaan. Ik heb het gedurende de meer dan tien jaar dat ik het dossier opvolg, nog nooit in een toestand gekend als nu.

U verwijst ook naar de verschillende opportuniteiten, zoals reizigersvervoer, goederenvervoer en transport van zwaar defensiematerieel, gelet op de geopolitieke uitdagingen waarvoor we staan.

Ik wil u nog een argument geven om het momentum te benutten. Ik was zaterdag, toevallig of niet, aanwezig op de boekvoorstelling van het nieuwe boek over welvaart van de premier. De premier sprak daar over het potentieel van een economische motor die de Benelux binnen de Europese Unie zou kunnen zijn, om samen met een aantal buurlanden een ongeziene economische kracht te ontwikkelen om dit land en Europa weer op de kaart te zetten.

Hij sprak de droom of wens uit, of de opportuniteit, om beide havens, die van Antwerpen en die van Rotterdam, te laten samenwerken. We weten allemaal dat de defensieve houding van Nederland in het verleden voor een stuk te maken had met de vrees voor concurrentie voor de haven van Rotterdam. Vandaag zijn we op een moment gekomen dat we kunnen spreken, denken en dromen over samenwerking van beide havens. Binnen de Benelux kan zo een ongeziene economische motor worden ontwikkeld. Ook dat biedt een opportuniteit voor het dossier van de IJzeren Rijn. Ik wou u dat

graag meegeven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

30 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De studie over het installeren van toegangspoortjes in stations" (56013201C)

30 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude sur l'installation de portiques d'accès dans les gares" (56013201C)

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

De NMBS voerde in het verleden een studie uit over de mogelijkheid om toegangspoortjes te installeren in treinstations. Op basis van deze studie overwoog de NMBS niet om toegangspoortjes in haar stations te installeren vanwege de te hoge kosten die de installatie met zich mee zou brengen en omdat de investering negatief zou uitvallen.

Kan de minister bevestigen dat er een vervolgonderzoek zal worden uitgevoerd op de eerder gedane studie? Zo neen, waarom niet? Zo ja, door wie zal dit vervolgonderzoek uitgevoerd worden?

Wanneer zal dit gebeuren en tegen wanneer zullen de resultaten beschikbaar zijn?

Welke specifieke aspecten zullen verder onderzocht worden?

Welke methodologie zal gehanteerd worden?

Zullen de resultaten van dit vervolgonderzoek opnieuw met de leden van de Kamercommissie gedeeld worden?

Wat is de aanleiding voor dit vervolgonderzoek?

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, onze burgers verwachten terecht meer veiligheid in en rond de stations. Om de veiligheid op de perrons te versterken, zal de NMBS een proefproject opstarten rond toegangscontrolesystemen in stations, met als doel de meerwaarde van een dergelijke oplossing in verschillende grote stations van het land te evalueren. Er zullen dus toegangspoortjes worden geïnstalleerd in vijf grote stations van het land. Om het project goed te onderbouwen, zal de NMBS eerdere ervaringen vergelijken met die van andere vervoersmaatschappijen, zowel in landen waar al met poortjes wordt gewerkt, als in landen waar dat niet het geval is.

Het dossier ter zake voor Brussel-Zuid wordt geactualiseerd, met aandacht voor kosten, personeelsinzet, reizigersstromen, fraude en inkomsten, evenals een realistisch plan. Op basis van duidelijke criteria, zoals het aantal reizigers en de veiligheidsnoden, zullen de meest geschikte stations worden geselecteerd. Daarnaast wordt bekeken wat de impact is voor de reiziger en voor andere diensten in het station. Elke installatie zal zorgvuldig worden voorbereid met de nodige studies en werken en uitgevoerd worden volgens de geldende regels.

De studie die ik al aan het Parlement heb bezorgd, toont aan dat de eventuele invoering van toegangspoortjes in stations een complex vraagstuk is, waarvoor geen eenduidig antwoord bestaat. Bovendien stond de wereld sinds 2023 niet stil. Het aantal fraudegevallen blijft te hoog en vrijwel alle vervoerbewijzen zijn vandaag scanbaar. Daarom heb ik met de NMBS afgesproken om de studie te actualiseren. Daarbij zal niet alleen worden gekeken naar toegangspoortjes, maar ook naar ticketvalidatoren en andere mogelijke veiligheidsmaatregelen. De resultaten van de update worden verwacht in de eerste helft van 2026. Ik wil er niet op vooruitlopen en sluit bijgevolg geen enkele maatregel op voorhand uit.

Daarnaast heeft de NMBS een uitgebreid plan voor fraudebestrijding uitgewerkt, dat onder meer voorziet in een versterking van de controles aan boord van de trein, met in 2025 een stijging van meer dan 50 % van het aantal controles ten opzichte van 2024.

30.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb een dubbel gevoel, zoals ik bij mijn andere antwoorden ook al heb aangegeven. Men is opnieuw bezig met het actualiseren van een studie, die naar mijn mening nog redelijk recent is, uit 2023. Zo lang is dat nog niet geleden. Ik hoop dat men daar niet te lang in blijft hangen. Anderzijds ben ik aangenaam verrast, want toen die studie werd afgerond, werd aangegeven dat men niet veel zag in de installatie van toegangspoortjes. Ik ben blij dat die piste verder wordt bewandeld en daar steun ik u absoluut in.

Naar de studie zelf hebben we wel wat moeten hengelen. Dankzij u hebben we de resultaten gekregen, waarvoor mijn dank. Ik zal er inhoudelijk niet te veel over zeggen, hoewel ik enkele bedenkingen heb over sommige aspecten, die wellicht ook hadden moeten worden meegenomen.

Ik ben dus niet ongelukkig dat dat pad verder wordt bewandeld, maar ik hoop dat we echt snel een pilootproject kunnen uitrollen en dat dit dossier niet verloopt zoals de liberalisering van het spoor. Daar zullen we u zeker in steunen.

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

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De evacuatie van een trein in het station Brussel-Zuid" (56013202C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'évacuation d'un train en gare de Bruxelles-Midi" (56013202C)

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

Op zondagochtend 1 februari jl. diende in het station van Brussel-Zuid een trein die uit Luik kwam geëvacueerd te worden. Dat verliep zonder incidenten waarna de verdere rit werd afgeschaft.

Kan de minister bevestigen dat een gewapende man met een mes de aanleiding vormde voor het incident? Zo ja: was er sprake van gevaar voor medereizigers en/of spoorpersoneel? Zo neen: wat vormde dan wel de aanleiding tot het incident?

Vielen er gewonden of hadden er reizigers of spoorpersoneel bijstand of verzorging nodig? Zo ja: welk waren de noodzakelijke zorgen die zij kregen?

Kan de minister duiden hoeveel keer er zich een incident met een mes voordeed in een station, op het perron of in de trein in 2025?

Welke maatregelen zal de minister nemen om het bezit van wapens in stations, op de perrons of in de trein onmogelijk te maken? Op welke termijn zal dit gebeuren?

31.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, ik kan u medelen dat zich op zondag 1 februari in de ochtend inderdaad een incident heeft voorgedaan in het station Brussel-Zuid. Het incident deed zich voor bij aankomst van de trein van 10.31 uur uit Luik in het station Brussel-Zuid, richting Brugge. De reizigers werden zonder incident geëvacueerd. De trein stond stil aan het perron, waardoor de reizigers zonder probleem konden worden geëvacueerd.

De verdere rit van de trein werd afgeschaft. De reizigers werden evenwel begeleid en georiënteerd naar twee andere treinen, zodat zij hun reis konden voortzetten. De impact op het overige spoorverkeer bleef bovendien beperkt.

Tijdens het incident heeft geen enkele reiziger om medische bijstand gevraagd en werden geen fysieke verwondingen vastgesteld. De precieze omstandigheden van het incident zijn momenteel nog niet volledig opgehelderd. Voor meer toelichting over de omstandigheden en de verdere gevolgen die aan dit incident worden gegeven, verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken, die bevoegd is voor de spoorwegpolitie.

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

Het is een zoveelste incident. Bij wijze van spreken komen dagelijks incidenten voor. Dit had zeer ernstig kunnen worden. Er is zeer goed gereageerd en gehandeld. Het gaat dus zeker niet altijd fout. Het voorval is bijna een extra pleidooi voor de toegangspoortjes, die veel miserie zouden kunnen voorkomen, misschien zelfs ooit fatale miserie als we niet uitkijken. Ik hoop dus dat er zeker verder werk wordt gemaakt van de toegangspoortjes, maar ook, in bredere zin, van een degelijk veiligheidsbeleid. Wellicht zal dat morgen bij de bespreking van de beleidsnota ook nog aan bod komen.

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

[32] Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De minimale dienstverlening in de Noorderkempen" (56013230C)

[32] Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le service minimum dans la région de Noorderkempen" (56013230C)

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

Mijnheer de minister, van zondag 25 januari tot en met vrijdag 30 januari ondervonden treinreizigers opnieuw bijzonder grote hinder door een staking bij het spoor. Het is helaas een vertrouwd beeld geworden. Vakbondsacties die het treinverkeer ernstig verstoren en reizigers die met moeite, of helemaal niet, op hun bestemming geraken.

Sinds 2018 geldt nochtans de minimale dienstverlening bij de NMBS. Die regeling verplicht stakend personeel om 72 uur op voorhand aan te geven of ze al dan niet deelnemen aan een actie, precies om toe te laten een aangepaste dienstregeling uit te werken. Die aangepaste dienstregeling wordt doorgaans 24 uur vooraf via de NMBS-kanalen gecommuniceerd, met de duidelijke boodschap aan reizigers om tijdig de app of de website te raadplegen.

Toch wordt vastgesteld dat dit systeem in de praktijk bijzonder vaak faalt in de Noorderkempen. Treinen worden daar op het allerlaatste moment afgeschaft, soms zelfs wanneer reizigers al op het perron staan.

Mijnheer de minister, dat brengt mij tot de volgende vragen:

Waarom blijft het zo moeilijk om de aangepaste dienstregeling effectief en volledig 24 uur op voorhand te communiceren, zoals de minimale dienstverlening nochtans beoogt?

Welke oorzaken liggen aan de basis van het feit dat treinen alsnog last minute worden afgeschaft, ondanks de voorafgaande meldingsplicht voor het personeel?

Herkent u dat deze problematiek zich disproportioneel vaak voordoet in de Noorderkempen, en zo ja, heeft u zicht op waarom net deze regio telkens opnieuw wordt getroffen?

Hoe beoordeelt u de communicatie van de NMBS naar reizigers toe in dergelijke situaties, zeker wanneer informatie pas verschijnt op het moment dat reizigers al onderweg zijn of op het perron wachten?

[32.02] Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, tijdens de recente stakingsdagen hebben treinreizigers niet kunnen genieten van de dienstverlening die zij terecht verwachten. Dat betreuren het spoorbedrijf en ikzelf ten zeerste. Samen met Infrabel heeft de NMBS een alternatieve treindienst uitgewerkt op basis van het beschikbare personeel om zoveel mogelijk klanten een oplossing te bieden voor hun verplaatsing. Die alternatieve treindienst wordt ten laatste 24 uur voor iedere stakingsdag gecommuniceerd.

De wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening in het personenvervoer per spoor bij staking legt bepaalde voorwaarden op om de planning van een alternatieve vervoersregeling mogelijk te maken. Ten eerste mag de stakingsaanzegging niet later dan acht werkdagen voor het begin van de staking worden ingediend. Ten tweede moeten essentiële personeelsleden uiterlijk 72 uur voor de stakingsdag hun voornemen doorgeven om al dan niet deel te nemen. Ten derde wordt op basis van

de beschikbaarheid van het personeel een alternatieve vervoersregeling opgesteld die 24 uur van tevoren aan de reizigers moet worden gecommuniceerd.

We vestigen graag de aandacht op het feit dat de NMBS een alternatieve dienstverlening dient te organiseren, wat iets anders is dan wat meestal wordt begrepen onder minimale dienstverlening. Dit is niet onbelangrijk in deze context, omdat de dienstverlening van NMBS wordt bepaald door de beschikbare middelen en vooral het beschikbare personeel. De NMBS levert inspanningen om een alternatieve dienstverlening uit te werken voor al haar klanten. Zeker bij een meerdaagse staking, waarbij het aanbod van dag tot dag moet worden aangepast, is dit niet altijd evident. Gezien de sterke beperking van het beschikbare personeel blijft dit een aanbod dat steeds het risico met zich meebrengt van realtime uitdagingen, zoals onverwacht absentisme.

Ik heb geen indicaties dat op dagen met een alternatieve dienstverlening het schrappen van treinen door het in extremis uitvallen van rijdend personeel, bijvoorbeeld door ziekte of dringende familiale omstandigheden, abnormaal hoger ligt in de Kempen. Voor alle reizigers blijft het in elk geval belangrijk de evoluties te volgen via de gekende informatiekanalen.

32.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister.

Natuurlijk is dit een klein beetje een standaardantwoord over het principe en hoe de minimale dienstverlening werkt. Dat kennen we ondertussen allemaal wel.

Het gaat hier echter over de communicatie die in de Noorderkempen niet klopt. Men moet immers 24 uur op voorhand de verschillende kanalen raadplegen om een reis te kunnen plannen. Toch komen mensen aan op het perron en blijkt een trein alsnog afgeschaft of rijdt hij niet. Dat is vervelend, zeker omdat we weer op dezelfde locatie zitten, opnieuw in de Noorderkempen.

Ik had verwacht en gehoopt dat uit uw antwoord zou blijken dat ik toch een bondgenoot in u vindt om dat te verbeteren. Het kan immers niet zijn dat net die treinreizigers, die gedurende het jaar op normale dagen al de minst betrouwbare dienstverlening van het land moeten trotseren, boven op de stakingsdagen ook nog eens afschaffingen van treinen moeten ondergaan in het kader van de gegarandeerde dienstregeling. Dat is niet zo aangenaam.

Ik hoop daarom dat u alsnog een signaal zult geven aan de NMBS dat daarover duidelijk moet worden gecommuniceerd, want het moet echt beter. Ik kijk alvast hoopvol uit naar uw bezoek in maart. Dank u wel.

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

33 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het geval van agressie op de trein Essen-Puurs" (56013256C)

33 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression survenue à bord du train Essen-Puurs" (56013256C)

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

Op vrijdag 23 januari jl. werd een treinbegeleider het slachtoffer van agressie. Hij geraakte niet gewond maar bleek aangeslagen. Door dit voorval werd de trein beperkt tot Antwerpen-Zuid.

Kan de minister duiden wat de aanleiding was tot het incident?

Kan de minister duiden welke begeleiding er voorzien is voor spoorpersoneel dat het slachtoffer wordt van een agressie? Op welke wijze krijgen zij hulp bij het verwerken en het herstellen van het trauma dat ze opgelopen hebben?

Vindt de minister dat er voldoende hulpsystemen voorzien zijn voor spoorpersoneel dat het slachtoffer wordt van een agressie?

33.02 Minister Jean-Luc Crucke: Allereerst wil ik mijn diepe spijt betuigen voor de agressie waarvan

een van onze treinbegeleiders het slachtoffer is geworden. Hoewel hij niet gewond raakte, is elke daad van geweld tegenover ons personeel onaanvaardbaar. Ik betuig hem mijn volledige steun, net als alle medewerkers die dagelijks, soms in moeilijke omstandigheden, de openbare dienstverlening verzekeren.

De aanleiding van het incident was een reiziger die nog probeerde op te stappen nadat de vertrekprocedure al was opgestart, op een moment waarop opstappen niet langer is toegelaten.

In eerste instantie wordt een beroep gedaan op een peersupportsysteem van interne psychosociale hulpverleners. Voor de treinbegeleiders gebeurt dit via een buddy. De psychosociale hulpverleners dragen bij aan het psychosociale welzijn van deze collega's door hen na een schokkende gebeurtenis onmiddellijk op te vangen. Deze opvang heeft tot doel het herstel te bevorderen en de werkhervatting te ondersteunen en rekening te houden met ieders behoeften. Onmiddellijke ondersteuning kan het risico op posttraumatische reacties bij het slachtoffer verminderen.

Bij de NMBS bestaat het netwerk van ongeveer 400 psychosociale hulpverleners uit API, buddy's en (...) om beter te kunnen inspelen op de specifieke behoeften van de betrokken dienst. Dat aantal is voldoende om alle hulpvragen op een adequate manier te behandelen.

In dit specifieke geval heeft de buddy na de melding van agressie onmiddellijk contact met de medewerker opgenomen, waarna de buddy zich ter plaatse heeft begeven. Nadien vond in het depot nog een gesprek tussen de buddy en de medewerker plaats. Psychologische ondersteuning werd daarbij aan de medewerker aangeboden.

Hoewel het duidelijk is dat de NMBS beschikt over een zeer gedegen en uitgebreid beleid rond psychosociale hulpverlening bij schokkende gebeurtenissen, engageert men er zich steeds toe om voortdurend naar mogelijke verbeteringen te blijven zoeken.

Deze aanpak van dynamisch risicobeheer heeft ook geleid tot de identificatie van een aantal verbeterpunten. Die worden uiteengezet in het rapport dat ik zowel aan de NMBS als aan Infrabel heb gevraagd. De gesprekken tussen de spoorbedrijven en mijn kabinet hierover lopen.

Het is ons doel om begeleiders de mogelijkheid te bieden om bodycams te dragen om de veiligheid te versterken. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken willen wij dit dossier in de maand maart ter goedkeuring aan de ministerraad voorleggen.

33.03 Frank Troosters (VB): Collega Aerts had er daarstraks ook over en ik was het helemaal eens met zijn analyse. U spreekt over 400 psychosociale hulpverleners bij de NMBS. Toch lijkt het systeem niet altijd waterdicht voor iedereen. Er zijn mensen die deze hulp als voldoende ervaren, terwijl anderen dat niet zo ervaren. Aan spijt betuigen en steun betuigen hebben de slachtoffers op zich niet veel.

Dit lijkt me ook wel een incident. Het heeft wel met geweld te maken, maar er is een aanleiding. Als men niet mag instappen, mag men niet instappen. Dat moet men dan natuurlijk respecteren. We moeten misschien toch eens bekijken wat er verder kan gebeuren. Ik hoor dat u eraan werkt, met aanbevelingen en dergelijke. Het is natuurlijk heel belangrijk dat dit in overleg gebeurt met het personeel zelf en met de vakorganisaties. Het is een belangrijk thema dat verder opgevolgd moet worden.

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

34 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station van Balen" (56013257C)

34 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Balen" (56013257C)

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

Het gemeentebestuur van Balen vraagt in een brief aan de NMBS, Infrabel en de minister van Mobiliteit om het station van Balen op te nemen in de investerings- en renovatieplanning. Volgens hen laat het comfort en de toegankelijkheid van het perron te wensen over.

Heeft de minister kennisgenomen van de grieven die door het gemeentebestuur van Balen geuit werden?

Is er in het station van Balen een veiligheidsprobleem als gevolg van een ondermaatse toegankelijkheid?

Heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de spoorbedrijven en het gemeentebestuur van Balen?

Wat zijn de toekomstplannen van de spoorbedrijven wat betreft het station van Balen?

34.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ik heb nog geen kennis genomen van de brief van het gemeentebestuur van Balen. Volgens de informatie die ik heb ontvangen, werd die vrijdagmiddag aan de NMBS bezorgd, wat verklaart waarom er op het moment van het opstellen van dit antwoord nog geen concrete informatie kon worden verstrekt.

De NMBS bevestigt echter dat ze volledig beschikbaar blijft voor overleg met de lokale autoriteiten om hun bezorgdheden te bespreken. Dat soort uitwisselingen maakt deel uit van de gebruikelijke praktijk en ik steun die overlegprocedure uiteraard.

Het zou gaan om de perrons van het station van Balen en een ingrijpende renovatie, die een meerjarenplanning vereist en die moet worden geanalyseerd in het kader van de toekomstige strategische planning van de NMBS.

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

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

35 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beperkingen door luchtvaartmaatschappijen in het kader van het terugkeerbeleid" (56013262C)**

35 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les restrictions de compagnies aériennes dans le cadre du retour vers les pays d'origine" (56013262C)**

35.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar een eerdere mondelinge vraag die ik op 13 januari aan u gesteld heb over de gedwongen terugkeer naar herkomstlanden.

Uit uw antwoord bleek toen dat van het in de notificaties Begroting 2026 aangekondigde plan voor het wegwerken van de beperkingen door luchtvaartmaatschappijen inzake het voeren van een slagkrachtig terugkeerbeleid nog geen sprake was. U gaf wel aan dat een eerste coördinatievergadering over het opstellen van het plan voor eind januari was.

Intussen stelde uw collega-minister Anneleen Van Bossuyt, die bevoegd is voor asiel en migratie, in haar antwoord op een schriftelijke vraag van collega Van Belleghem dat haar diensten in gesprek zijn met de FOD Mobiliteit om de verschillende pistes na te gaan om de medewerking inzake terugkeer via luchtvaartmaatschappijen te verhogen. Eveneens zou haar kabinet daarover in gesprek zijn met uw kabinet.

Heeft de door u aangekondigde coördinatievergadering intussen plaatsgevonden? Welke deelnemers waren daarbij aanwezig?

Wat was het resultaat? Welke concrete afspraken of maatregelen op korte en lange termijn werden vastgelegd?

Kunt u intussen duiden welke de belangrijkste beperkingen door luchtvaartmaatschappijen zijn die een efficiënt terugkeerbeleid in de weg staan?

Wat is de verdere timing? Wanneer zal het plan voor het wegwerken van de beperkingen door

luchtvaartmaatschappijen, dat in de notificaties werd aangekondigd voor 15 december 2025, er effectief zijn?

Heeft de FOD Mobiliteit of uw kabinet met de luchtvaartsector zelf en/of met de betrokken luchtvaartmaatschappijen over bovenstaande problematiek al overlegd? Met welk resultaat?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de coördinatievergadering vond plaats op donderdag 15 januari 2026 en werd georganiseerd en voorgezeten door het kabinet Asiel en Migratie van minister Anneleen Van Bossuyt. Ook de kabinetten van Buitenlandse Zaken, de eerste minister en Mobiliteit namen deel, alsook de respectieve administraties, namelijk de Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ), de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Justitie, het directoraat-generaal Luchtvaart en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Er werd afgesproken dat de administraties op korte termijn samenkomen om actiepunten voor te bereiden en te streven naar een afgerond actieplan tegen 16 maart 2026.

Ook al betreft het een bevoegdheid van minister Van Bossuyt, mijn administratie neemt constructief deel aan het overleg over eventuele problemen met bepaalde luchtvaartmaatschappijen.

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

Over een plan dat werd aangekondigd voor december 2025, is dus in januari 2026 vergaderd om af te spreken in maart verder te vergaderen. We zullen het dossier verder opvolgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

36 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van slimme camera's voor de detectie van gsm-gebruik achter het stuur" (56013263C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afleiding tijdens het rijden door gsm-gebruik en de inzet van slimme detectietechnologie" (56013361C)

36 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le recours aux caméras intelligentes pour détecter l'utilisation de téléphones mobiles au volant" (56013263C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La distraction au volant liée au smartphone et le recours à la technologie de détection intelligente" (56013361C)

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

36.01 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, uit studies van Vias institute blijkt dat een op de vier bestuurders tijdens het rijden berichten leest op de smartphone en ook dat een op de acht bestuurders nog altijd niet handenvrij telefoneert. Gelet op de risico's van dat gedrag vraag ik me af of men zoals in Nederland de slimme camera's of focusflitsers ook kan inzetten om op automatische wijze gsm-gebruik achter het stuur te detecteren en te beboeten.

Mijnheer de minister, bent u het eens met de conclusies van de recente studies van Vias institute en zult u daar mee aan de slag gaan? Welke handhaving wilt u implementeren tegen gsm-gebruik achter het stuur? Welke stappen zult u daaromtrent zetten?

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, er is geen enkele reden om aan de analyse van Vias institute te twijfelen. De aangehaalde cijfers zijn hallucinant. Een op acht bestuurders belt niet handenvrij, 32 % verstuurt al rijdend berichten, 10 % neemt deel aan onlinevergaderingen en 6 % kijkt naar filmpjes. Dat gedrag is verantwoordelijk voor minstens 50 dodelijke verkeersslachtoffers en ruim 5.500 gewonden.

Ondanks alle preventieve acties en sensibilisering via de gewestelijke overheden blijft het probleem prominent aanwezig als een van de meest verkeersonveilige gedragingen. Zelfs repressieve acties, met onder meer een verscherpt toezicht en zoals recent de dagen zonder afleiding waarbij repressie en preventie gecombineerd worden, zijn onvoldoende om het tij te keren. De geïntegreerde politie blijft al vijf jaar lang op eenzelfde niveau van vaststellingen, ongeveer 115.000 per jaar. Dat is minder dan 1 % van de daadwerkelijke overtredingen.

Omdat het manueel en menselijk vaststellen van die overtreding arbeidsintensief is, moeten we uitkijken naar een efficiëntere methode, zoals camera's. Daarvoor zullen we het Nederlandse voorbeeld bestuderen en een werkgroep oprichten. Die werkgroep moet nog worden samengesteld. De kick-off zal op 19 maart 2026 plaatsvinden. Daarvoor zijn de verschillende betrokken diensten van Justitie, Binnenlandse Zaken en de geïntegreerde politie uitgenodigd. Tijdens die eerste vergadering zullen we de samenstelling bespreken en bepalen welke externe experts we zullen opnemen of minstens raadplegen. Daarbij denken we in eerste instantie aan technische experts en deskundigen op het vlak van databescherming en privacy.

Tegen het einde van dit jaar willen we zowel het wettelijk kader als de nodige analyses, zoals een *data protection impact assessment*, klaar hebben. De exacte timing hangt af van de vorderingen van de werkgroep en daarna ook van de opening van de markt voor de aankoop, waarvoor mijn collega-minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken bevoegd is als voogdijminister voor de geïntegreerde politie.

Voor de overige vragen baseren we ons grotendeels op de eerder uitgevoerde proef in Antwerpen. Die is intussen al meer dan vijf jaar oud en de technologie en procedures zijn geëvolueerd, waardoor ze nog accurater zijn. De systemen die men vandaag in Nederland gebruikt, zijn nog wel vergelijkbaar met de toestellen uit onze test. De volgende gegevens zullen worden opgeslagen en gebruikt in het kader van de verwerking: de datum, het uur en de exacte plaats van het vastleggen van de beelden, een foto van de nummerplaat van het voertuig en de kenmerken van het voertuig, een schatting van de snelheid van het voertuig bij het doorrijden onder de controlepoort, gekoppeld aan een geijkte radar om een precieze meting te hebben van de snelheid, de nummerplaat van het voertuig, genotifieerd op basis van de ANPR-functionaliteit; een foto van de bestuurder, die niet wazig gemaakt wordt, en van zijn passagier, die wel wazig wordt gemaakt, een bestand van metadata en een XML-formaat dat andere informatie bevat in verband met het incident en met de beelden, GNSS-gegevens van de bestuurder en van de nummerplaat, de registratiegegevens en logins van de verwerkingshandelingen. Bij de test die in 2020 werd uitgevoerd in Antwerpen werden de reglementaire situaties onmiddellijk gewist.

Enkel politieagenten zullen toegang hebben tot de beelden, zoals dat nu al het geval is voor andere inbreuken, bijvoorbeeld snelheidsovertredingen. De persoonsgegevens die momenteel verwerkt worden, zijn foto's van bestuurders waarvan de technologie gsm-gebruik achter het stuur vermoedt, waarbij de passagier onherkenbaar wordt gemaakt, zoals hierboven al gezegd, het beschreven voertuig, de nummerplaat, de dag, het uur, de plaats, de geschatte snelheid, de metadata en de logingegevens.

Het nemen en selecteren van de foto's gebeurt op de manier die hierna wordt beschreven. De gegevens zijn aan geen andere registers en/of bestanden van persoonsgegevens gekoppeld. Er is dus sprake van lokale verwerking.

Elke camera is een digitale hoogresolutiefotocamera die uitsluitend wordt gebruikt door de *roadside computer*. Er is geen webinterface en er zijn ook geen videostreamingprotocollen.

De camerabehuizingen, cam 1 en cam 2, zijn respectievelijk gekanteld in een hoek van ongeveer 15 graden en 45 graden ten opzichte van het horizontale vlak.

Van elk voertuig dat door de radar wordt gedetecteerd, worden vier foto's genomen en geen bewegende beelden. Foto A toont de details van de nummerplaat. Foto B toont de details van de telefoon en/of de situatie. Foto C toont de details van de sms-situatie. Foto D is een overzichtsfoto. Foto B en foto C worden automatisch bijgesneden om alleen op de bestuurder te focussen.

Elke bijgesneden foto wordt door artificiële intelligentie beoordeeld op het gebruik van de gsm achter het stuur. Als de AI-software oordeelt dat er gsm-gebruik is, wordt een bewijspakket met de foto's A, B,

C en D en de voormelde gegevens aangemaakt, versleuteld, ondertekend en lokaal in de buffer op de *roadside computer* opgeslagen. Als de AI oordeelt dat er geen gsm-gebruik is, wordt geen bewijspakket aangemaakt en wordt niets in de buffer opgeslagen. AI fungeert dus als filter en voorkomt een tijdrovende handmatige verwerking.

Een beëdigd agent ontvangt het resultaat van de verwerking en beslist op basis van de beelden of er sprake is van een overtreding. De eindbeslissing wordt dus door een mens genomen.

Een camerasysteem met AI-detectie vind ik gepast. Ik geef u enkele voordelen. Er is tijdswinst en efficiëntiewinst voor de politie bij het gebruik van het systeem. Bij eerdere tests werden per uur en per rijstrook tot veertien bestuurders in overtreding vastgesteld. Dat kan een politieman op het terrein of bij betrapting op heterdaad nooit bereiken.

Mobiele systemen zijn overal inzetbaar. De impact op de verkeersveiligheid is aanzienlijk, zeker wanneer een technologie wordt ingezet op kritieke punten, zoals aan wegenwerken of filegevoelige wegsegmenten. Detectie is mogelijk voor elk type voertuig, waardoor vrachtwagens gemakkelijker gecontroleerd kunnen worden. We weten dat vrachtwagenchauffeurs zeker op de autosnelweg vaker naar hun gsm grijpen dan gewone bestuurders. Bij een gewone verkeerscontrole door de politie is het zeer moeilijk om in de cabine van een vrachtwagen te kijken. Ook kan de camera situaties detecteren die voor een politieman moeilijk waarneembaar zijn, zoals iemand die op een laptop op de passagierszetel naar beelden kijkt of iemand die zijn gsm op zijn schoot heeft. Bovendien zijn de huidige controles zeer arbeidsintensief, waardoor de pakkans eerder beperkt is.

Het gevoel van strafloosheid doet de stevige straffkans teniet. Uit de eerste testen in 2020 blijkt dat vandaag minder dan 1 % van alle overtredingen wordt vastgesteld, ondanks de inspanningen van de politiediensten met gerichte controleacties.

Wat de proportionaliteit van het systeem betreft, hebben talrijke studies aangetoond dat het gebruik van een gsm achter het stuur een overtreding is die voortdurend toeneemt. Het is dan ook essentieel om doeltreffende middelen te vinden om die overtreding te bestrijden, met volledig respect voor de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens.

De ervaring leert dat het gebruik van camera's een van de efficiëntste middelen is om dat type inbreuk te detecteren. Een uitbreiding naar andere inbreuken is vandaag nog niet bepaald en moet met de politionele en gerechtelijke overheden worden besproken. Indien een dergelijke uitbreiding in de toekomst zou worden overwogen, zal dat steeds gebeuren met een strikt oog voor proportionaliteit en met respect voor de toepasselijke regels inzake de bescherming van grondrechten.

36.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik ben verrast door uw gedetailleerde en heel technische antwoord. Tegelijkertijd schenkt het mij het vertrouwen dat u intensief met de kwestie bezig bent. Ik onthoud vooral uit uw antwoord dat u eind 2026 een wettelijk kader en een analyse wilt voorleggen, zodat we daar gericht mee aan de slag kunnen gaan. Zo kunnen we dat fenomeen, dat we dagelijks op de weg ervaren, terugdringen. We zullen dat dossier mee opvolgen en erover waken dat die timing ook gerespecteerd kan worden, want de noodzaak is er zeker.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop is niet aanwezig voor haar vraag nr. 56013267C. Vraag nr. 56013268C van de heer Legasse is ingetrokken.

37 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verschil in bestraffing van verkeersovertredingen tussen Vlaanderen en Wallonië" (56013291C)

37 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La différence entre la Flandre et la Wallonie dans la répression des infractions routières" (56013291C)

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

Verkeersovertredingen blijken niet overal even hard bestraft te worden. Het gaat dan over verschillen die bestaan tussen Vlaanderen en Wallonië bij het gebruik van een gsm achter het stuur, het rijden onder invloed en bij overdreven snelheid. Zo zouden parketten in Vlaanderen strengere straffen uitspreken dan hun collega's in Wallonië.

Kan de minister bevestigen dat identieke verkeersovertredingen in Vlaanderen doorgaans strenger bestraft worden dan in Wallonië?

Is de minister het eens dat een ongelijke bestraffing van identieke verkeersovertredingen leidt tot een handhaving op twee snelheden die het draagvlak voor dat handhavingsbeleid aantast?

Bestaat er volgens de minister een verband tussen het uitspreken van lagere straffen bij een verkeersovertreding en recidive?

Zal de minister, eventueel in samenspraak met zijn collega-ministers, maatregelen nemen om de ongelijkheid inzake de bestraffingen bij te sturen? Zo ja, welke?

37.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs in de eerste plaats naar mijn antwoord op de vragen van parlements lid Tine Gielis. Daar wil ik nog aan toevoegen dat, gelet op de scheiding der machten en het prerogatief van het openbaar ministerie op de strafvervolgung en -uitvoering, ik geen invloed kan uitoefenen op het beleid. Parketten spreken ook geen straffen uit, dat is voorbehouden aan de rechters, maar hebben wel de bevoegdheid om bijvoorbeeld een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor 15 dagen te bevelen – dat is een beveiligingsmaatregel en geen straf –, om een minnelijke schikking of een cursus voor te stellen en om te dagvaarden als ze dat passend achten.

Het beleid is gestoeld op omzendbrieven van het College van procureurs-generaal en/of de minister van Justitie. Voor gsm'en achter het stuur en rijden onder invloed verwijs ik naar het antwoord dat ik aan parlements lid Gielis gaf. Voor snelheidsinbreuken kan ik aanvullen dat Wallonië ook hier een inhaalbeweging maakt door steeds meer ANPR-camera's te plaatsen en trajectcontroles te installeren.

We moeten ons niet blindstaren op mogelijke noord-zuidverschillen in ons land. Elke strafrechter beschikt over een discretionaire bevoegdheid bij het uitspreken van straffen en de strafmaat, weliswaar binnen het wettelijk voorziene kader. In de wegverkeerswet staat een arsenaal aan sancties en veiligheidsmaatregelen, vaak met een 'vorkmarge' en een minimum- en maximumstraf. Dat verklaart waarom rechters van dezelfde rechtbank, in hetzelfde arrondissement, voor dezelfde soort feiten vaak andere straffen of strafmaten opleggen. Ik heb dat in mijn carrière als advocaat meermaals gezien.

Over het vervolgingsbeleid van het parket en de bestraffing door rechters kan ik geen uitspraak doen. Het is ook een rijkdom dat ons rechtssysteem net die ruimte voor verschillen en nuances laat en niet leidt tot een eenheidsworst. Anderzijds moeten verkeersmisdrijven, in het bijzonder alcohol, drugs, snelheid en afleiding, voldoende streng bestraft worden, zodat duidelijk is dat onze samenleving deze inbreuken niet accepteert. De rechterlijke macht heeft daarin een sleutelpositie.

Wat recidive betreft, ben ik bezig met de opmaak van een voorstel, dat ik verder zal afstemmen met de federale partners, over de manier waarop we het regeerakkoord op dat punt optimaal kunnen uitvoeren. Een efficiënte, proportionele bestraffing, liefst zo snel mogelijk na de gepleegde overtrekking, is mijn betrachting. Zelf ben ik sterk vragende partij voor wetenschappelijk onderzoek inzake recidive in het verkeer door Vias institute om mijn beleidsbeslissingen op te kunnen steunen. Mijn administratie ijvert samen met de administratie van Justitie, onder leiding van het College van procureurs-generaal, al jaren om Vias institute toegang te geven tot de statistische data van het parket enerzijds en van de hoven en rechtbanken anderzijds, met het oog op wetenschappelijk onderzoek naar recidive in het verkeer. De IT-specialisten van Justitie ontwikkelden een dashboard met daarin gegevens van de parketten. Er werd ook een protocol afgesloten tussen het College van procureurs-generaal en Vias.

Ik ijver nu bij mijn collega van Justitie voor het laatste puzzelstukje, namelijk de openstelling van de toegang tot dit dashboard zelf. Voor het tweede dashboard met gegevens van de hoven en rechtbanken, dat de veroordelingen bevat, zijn ook de nodige ontwikkelingen gedaan. Hiervoor moet echter nog worden gewacht op de testen die door de griffies moeten worden uitgevoerd, voordat de toegang voor de onderzoekers van Vias kan worden gegeven.

37.03 Frank Troosters (VB): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

We leven natuurlijk met een scheiding der machten en het is vanzelfsprekend dat het parket en de rechtbanken hun werk zelfstandig moeten kunnen doen. Daarmee ben ik het absoluut eens.

De verschillen in bestrafing die we hebben vastgesteld tussen Vlaanderen en Wallonië zijn echter zeer frappant. We moeten er dan ook op toezien dat, bij een handhavingsbeleid op twee snelheden, dit beleid voldoende draagvlak blijft behouden. Ik vrees dat dit draagvlak begint te wankelen wanneer de verschillen zo duidelijk zijn als we hebben vastgesteld. We moeten daarom nagaan in welke mate eventuele bijsturing of maatregelen nodig zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

38 Vraag van Dieter Keuten aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het BIPT, de trusted flaggers en de censuur" (56013344C)

38 Question de Dieter Keuten à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'IBPT, les signaleurs de confiance et la censure" (56013344C)

38.01 Dieter Keuten (VB): Mijnheer de minister, ik stel opnieuw een vraag over het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT), dat onder uw bevoegdheid valt.

Ik hoop dat u het vernietigende rapport hebt gelezen dat vorige week is gepubliceerd door het Amerikaanse Congres, het parlement van de Verenigde Staten. In dat rapport wordt omschreven hoe de Europese Commissie de Digital Services Act (DSA), maar ook eerdere initiatieven, gebruikt om de grote internetplatformen onder druk te zetten. Niet alleen in Europa, maar wereldwijd worden die platformen aangezet tot contentmoderatie. De Europese Commissie dwingt die platformen om hun regels aan te passen, met censuur tot gevolg, bijvoorbeeld op satire en afwijkende meningen. Het Congres acht dat bewezen voor thema's als migratie, covid en zelfs transgenderkwesties. Dat raakt rechtstreeks aan onze vrijheid van meningsuiting, die nochtans beschermd wordt door de Belgische Grondwet en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Dat Amerikaanse rapport stelt bovendien dat systemen met *trusted flaggers*, die worden aangesteld door het BIPT, leiden tot *rapid response mechanisms*. Dat zijn mechanismen waarbij de overheid, via door haar goedgekeurde agentschappen, zoals in ons land Unia, het Vlaams Mensenrechteninstituut en Child Focus, disproportioneel oppositiestemmen target. Geen enkel van die drie agentschappen is politiek neutraal, zo staat mij voor.

Ik kom tot mijn specifieke vragen, mijnheer de minister. Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat de toepassing van de DSA in België de privacy van gebruikers respecteert?

Ten tweede, hoe voorkomt u dat *trusted flaggers* disproportioneel politieke of ideologische content targeten of *flaggen*, bijvoorbeeld anti-EU-retoriek?

Ten slotte, welke mechanismen bestaan er voor klachten tegen die *trusted flaggers*? Stel dat ik ten onrechte word aangeduid door een *trusted flagger*, hoe kan ik mij dan verdedigen en mijn vrijheid van meningsuiting beschermen?

38.02 Minister Jean-Luc Crucke: De DSA bedreigt de privacy van de gebruikers niet. Integendeel, deze verordening heeft als doel hen te beschermen. In Europa gaat de bescherming van de vrijheid van meningsuiting hand in hand met de bescherming van de fundamentele rechten. Het ene kan niet zonder het andere. Dit kader biedt iedereen ruime mogelijkheden om een verscheidenheid aan meningen te uiten.

In België wordt het statuut van *trusted flagger* toegekend door de coördinator voor digitale diensten (Digital Services Coordinator of DSC), in dit geval het BIPT en of de bevoegde autoriteit, namelijk de VRM, de CSA en de Medienrat, net als het BIPT.

Om dit statuut te verkrijgen, moet elke kandidaat of entiteit aan verschillende voorwaarden voldoen.

Ten eerste, beschikken over specifieke expertise en vaardigheden om illegale inhoud op te sporen, te identificeren en te melden. Ten tweede, onafhankelijk zijn van elke aanbieder van onlineplatforms. Ten derde, de activiteit uitoefenen met het oog op het indienen van de melding op een zorgvuldige, nauwkeurige en objectieve manier. Die voorwaarden vormen de garanties voor de professionaliteit waarmee de *trusted flaggers* hun taak moeten uitvoeren.

Het statuut van de *trusted flaggers* kan worden ingetrokken door de DSC, het BIPT dus, na een onderzoek waaruit blijkt dat men niet langer aan de bovenstaande voorwaarden voldoet. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door de coördinator zelf, dat wil zeggen op eigen initiatief of op basis van informatie die hij van derden heeft ontvangen. Zo kan een aanbieder van een onlineplatform een klacht bij het BIPT indienen als hij van mening is dat een *trusted flagger* aanzienlijke aantallen onnauwkeurige, onjuiste of onvoldoende onderbouwde meldingen heeft ingediend.

38.03 Dieter Keuten (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw beknopte antwoord.

Als ik u goed heb begrepen, kan het platform klacht indienen bij het BIPT tegen *trusted flaggers* maar het gaat over mij. Hoe kan ik als eindconsument en als individuele burger klacht indienen als ik onheus word behandeld door *trusted flaggers*? Hoe kan ik mij verweren als ik door een onlineplatform in de digitale gevangenis word geplaatst?

Dat onlineplatform beslist daar vaak niet zelf over. Het wordt onder druk gezet door *trusted flaggers* of zelfs door de Europese Commissie, zoals wij nu hebben geleerd uit het Amerikaanse rapport. Het zijn namelijk niet alleen de *trusted flaggers* die controleren of iedereen wel de juiste meningen heeft online. Het is zelfs de Europese Commissie die zich rechtstreeks en boven de nationale wetgeving heen moet in Europa en controleert wat online mag en niet mag worden geuit.

Uit het rapport van de Amerikanen blijkt dat bijvoorbeeld op anti-EU-retoriek wordt gefocust om te worden aangeduid, *geflagd* en online gecensureerd. Dat gebeurde niet toevallig in het kader van de Europese verkiezingen van 2024. Als er in een Europese lidstaat verkiezingen zijn, wordt er extra ingezoomd op mensen met afwijkende politieke meningen. Dat kan toch helemaal niet? Ik heb van u geen duidelijke garanties gehoord over hoe dat kan worden vermeden.

Inzake de DSA wil ik ook verwijzen naar de uitspraken van de Poolse president. De president van Polen heeft duidelijk verklaard dat zijn land die Europese wetgeving niet zal invoeren en dat hij zijn veto stelt. Ze vormt volgens hem een te grote bedreiging voor de vrijheid van meningsuiting in zijn land. Polen houdt tenminste vast aan de eigen autonomie.

Slechts een op de drie Europese lidstaten heeft vandaag *trusted flaggers* aangesteld. België is dus te voortvarend geweest met de aanstelling van *trusted flaggers*.

Wij zullen het dossier blijven opvolgen. Ik heb ook een reeks schriftelijke vragen ingediend om tot op het bot of heel nauwkeurig te weten te komen hoe de *trusted flaggers* worden aangesteld en wat precies van hen wordt verwacht. Die partijen zijn helaas niet onafhankelijk. Wij zullen het dossier dus grondig blijven opvolgen.

Ik hoop dat wij samen tot de conclusie kunnen komen dat het systeem van *trusted flaggers* censuur in de hand werkt.

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

39 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheidsrisico's van verborgen en automatisch uitschuivende autodeurgrepen" (56013359C)

39 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les risques de sécurité liés aux poignées de voiture affleurantes et à déploiement automatique" (56013359C)

39.01 Tine Gielis (cd&v): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Uit recente berichten in de pers blijkt dat China beslist heeft om bepaalde types verborgen of automatisch uitschuivende autodeurgrepen te verbieden. Het gaat om deurgrepen die verzonken zitten in de carrosserie en enkel automatisch tevoorschijn komen bij bediening.

Aanleiding voor die beslissing zijn incidenten met elektrische wagens, waarbij inzittenden na een ongeval moeilijk of niet uit het voertuig konden worden bevrijd omdat de deuren niet of niet tijdig geopend konden worden. Vanaf volgend jaar zouden wagens die in China verkocht worden daarom verplicht mechanisch en manueel geopend moeten kunnen worden, zowel van binnenuit als van buitenaf.

Enige tijd terug stelde ik in dit parlement reeds vragen over de mogelijke veiligheidsrisico's van innovatieve autodeur- en openingssystemen, met bijzondere aandacht voor noodsituaties en de toegankelijkheid voor gebruikers en hulpdiensten. De recente buitenlandse berichtgeving brengt deze problematiek opnieuw onder de aandacht.

De vragen:

Heeft de minister kennisgenomen van de recente berichten over het verbod in China op verborgen en automatisch uitschuivende autodeurgrepen omwille van veiligheidsincidenten, en hoe beoordeelt hij deze evolutie vanuit het oogpunt van verkeers- en voertuigveiligheid?

Ziet de minister in deze buitenlandse beslissing en de onderliggende incidenten aanleiding om lessen te trekken of bijkomende aandacht te besteden aan de veiligheid van dergelijke systemen, mede in het licht van de eerdere vragen die hierover in dit parlement werden gesteld?

39.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Gielis, ik bevestig dat ik kennisgenomen heb van de recente persberichten over het besluit dat in China werd genomen om bepaalde soorten verborgen of automatische autodeurgrepen te verbieden. De problematiek die daarbij wordt aangekaart, is absoluut relevant met het oog op de veiligheid, ook al blijft het aantal geregistreerde incidenten beperkt.

Het is evenwel niet mogelijk om hierover eenzijdig een beslissing te nemen. De homologatieregels worden op Europees niveau vastgesteld en het principe van het vrije verkeer geldt binnen de interne markt. Daarom zal ik mijn administratie vragen om deze kwestie voor te leggen aan de bevoegde werkgroep van de Europese Commissie. Het doel is dat er een pragmatische reflectie plaatsvindt en dat toekomstige homologaties deze realiteit volledig meenemen. Zelfs als de gevallen zeldzaam zijn, kan een oplossing bijdragen aan het redden van levens.

Tot slot wil ik eraan herinneren dat, hoewel in de carrosserie geïntegreerde deurgrepen voordelen bieden op het vlak van aerodynamica, waardoor het verbruik daalt en de autonomie van voertuigen stijgt, deze baten nooit mogen primeren op de veiligheid van de gebruikers. Er zijn automerken waarbij de grepen in de carrosserie zijn verwerkt, maar die aan de buitenzijde wel manueel geopend kunnen worden.

39.03 **Tine Gielis** (cd&v): Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

40 **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ongelijke bestraffing van verkeersinbreuken" (56013360C)**

40 **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les sanctions inégales infligées pour des infractions au code de la route" (56013360C)**

40.01 **Tine Gielis** (cd&v): Deze vraag werd al gedeeltelijk beantwoord. Ik verwijs dan ook graag naar de schriftelijke versie.

Uit recente berichten in de pers blijkt dat bestuurders in België vandaag niet overal op dezelfde manier worden bestraft voor identieke verkeersinbreuken. Zo worden automobilisten die betrapt worden op gsm-gebruik achter het stuur of op rijden onder invloed in Vlaanderen aanzienlijk strenger

gesanctioneerd dan in Wallonië.

Concreet betekent dit dat in Vlaanderen in een aantal gevallen onmiddellijk het rijbewijs wordt ingetrokken, terwijl in Wallonië voor dezelfde overtredingen vaak wordt volstaan met een geldboete of een minder verregaande maatregel. Het gevolg is dat burgers voor exact hetzelfde gedrag verschillend worden behandeld, louter afhankelijk van de plaats waar de overtreding wordt vastgesteld.

Volgens verkeersveiligheidsexperts creëert deze situatie een gevoel van ongelijkheid en willekeur, en zijn er zelfs signalen dat sommige overtredders proberen de strengere aanpak in Vlaanderen te ontwijken. Dat alles dreigt het vertrouwen van de burger in een coherent en rechtvaardig verkeersveiligheidsbeleid aan te tasten.

Vandaar volgende vragen:

Hoe staat de minister tegenover deze uiteenlopende bestraffingspraktijken voor identieke verkeersinbreuken binnen ons land?

Deelt de minister de bezorgdheid dat dergelijke verschillen het maatschappelijk draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen ondergraven en het gevoel van rechtvaardigheid bij de bevolking aantasten?

40.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Op grond van artikel 55 van de wegverkeerswet beslist het openbaar ministerie tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor een periode van 14 dagen bij een ernstige verkeersovertreding. Dat betreft een veiligheidsmaatregel om gevaarlijke bestuurders direct uit het verkeer te halen. Voor rijden onder invloed van alcohol werden de drempelwaarden vanaf wanneer een rijbewijs moet worden ingetrokken, uitgebreid besproken in de werkgroep Rijden onder Invloed, voorgezeten door mijn administratie met vertegenwoordiging van onder meer Centrex Wegverkeer en het College van procureurs-generaal. Er bestond een ruime consensus over het feit dat de drempelwaarde van 1,2 promille drastisch moest verlagen naar 0,8 promille, als duidelijk signaal dat alcohol achter het stuur niet langer wordt getolereerd en er direct voelbare gevolgen zijn voor de bestuurder. Per direct twee weken zonder rijbewijs resulteert in veiligere wegen en hopelijk ook in een duurzame gedragswijziging bij de bestuurders in kwestie. In Vlaanderen hebben in de loop van 2025 alle parketten die drempelwaarde verlaagd, zodat de maatregel in december 2025 in heel Vlaanderen was uitgerold. In Wallonië is het parket van Luik er pas mee van start gegaan en zal de veiligheidsmaatregel binnenkort overal worden gestandaardiseerd, nu het College van procureurs-generaal recent groen licht gaf en de wijziging van de desbetreffende omzendbrief ter ondertekening bij mijn collega, de minister van Justitie, ligt.

Wat ongeoorloofd gsm-gebruik achter het stuur betreft, bij overtredingen van de derde graad leidt de richtlijn van het College van procureurs-generaal ook tot een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor vijftien dagen. Het parket is bevoegd voor de strafuitvoering, wat betekent dat de invulling van de richtlijn van parket tot parket kan verschillen. Sinds januari 2025 geldt in alle Vlaamse parketten inderdaad een strengere aanpak. Wie wordt betrapt op gebruik achter het stuur, riskeert een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor vijftien dagen en moet voor de politierechter verschijnen.

Voor beginnende bestuurders zijn de sancties nog strenger. De rechter zal altijd hun recht tot sturen als vervallen verklaren en minstens het slagen voor een theorie- of praktijkexamen opleggen om opnieuw te mogen rijden.

Bij de Waalse parketten is men aan een serieuze inhaalbeweging bezig. Ook de parketten van Luik en Namen hebben zeer recentelijk het strenge lik-op-stukbeleid van onmiddellijke intrekking van het rijbewijs ingevoerd, gecombineerd met een dagvaarding voor de politierechter, hetgeen ik alleen maar kan toejuichen.

Het is inherent aan onze rechtsstaat dat de rechterlijke macht, zoals het openbaar ministerie, onafhankelijk van de uitvoerende macht te werk moet kunnen gaan. Uiteraard ben ik als minister bevoegd voor verkeersveiligheid, opgetogen over het feit dat de rechterlijke macht strenger optreedt tegen rijden onder invloed en afleiding achter het stuur, allebei killers op de weg.

Er is ondertussen een groot maatschappelijk draagvlak voor en Vias institute levert afdoende

wetenschappelijke onderbouwing voor de noodzaak van een streng verkeersveiligheidsbeleid. Laten we daar dus allen onverdeeld aan samenwerken: *All For Zero*.

40.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw gedetailleerde antwoord.

Ik leid eruit af dat er op termijn toch een gelijkwaardige behandeling zal komen voor dezelfde inbreuken, waar we nu nog een verschil vaststellen.

Op basis van de wetenschappelijke studies van Vias institute groeien ook aan de Waalse kant van het land bepaalde inzichten, waardoor overtreders in heel ons land op dezelfde manier zullen worden bestraft. Hoop doet leven, zal ik maar zeggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

41 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst en de mogelijke uitbreiding van de City Pass in het openbaar vervoer" (56013364C)

41 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir et l'extension possible du City Pass dans le réseau de transports en commun" (56013364C)

41.01 Tine Gielis (cd&v): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De City Pass werd ingevoerd om binnen duidelijk afgebakende stedelijke zones het gebruik van verschillende vormen van openbaar vervoer te vereenvoudigen en te stimuleren via één geïntegreerd tariefproduct. Dit past binnen een bredere ambitie om multimodale verplaatsingen aantrekkelijker te maken, het autogebruik te beperken en de bereikbaarheid van stedelijke gebieden te versterken.

Tegelijk blijkt dat er in verschillende delen van het land, met name in de rand rond steden, vragen leven over de reikwijdte en flexibiliteit van de City Pass. Reizigers die net buiten de stedelijke zone wonen of werken, maar wel sterk aangewezen zijn op stedelijk openbaar vervoer, ervaren vandaag soms een breuk in het tariefsysteem. Dat kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verminderen, net op plaatsen waar een modal shift wenselijk is. Recent zijn er hierover vragen gekomen vanuit Gent, maar ook voor de stad Antwerpen zou het bijzonder interessant kunnen zijn dit systeem uit te breiden, bijvoorbeeld op de lijnen richting Essen, Puurs en Herentals.

Uit eerdere antwoorden van de minister blijkt dat een uitbreiding van de City Pass vandaag niet wordt overwogen, noch tijdelijk, noch permanent. Tegelijk wordt gewezen op de ambitie om breder te werken aan aantrekkelijke multimodale tariefoplossingen, ook buiten de klassieke stedelijke context.

Vandaar volgende vragen:

Kan de minister toelichten waarom hij vandaag terughoudend staat tegenover een uitbreiding of flexibelere toepassing van de City Pass, ondanks signalen dat net in de rand rond steden een betere tariefintegratie het gebruik van het openbaar vervoer zou kunnen versterken?

Hoe ziet de minister de verdere evolutie van geïntegreerde en multimodale tariefproducten, en welke alternatieven of nieuwe formules overweegt hij om ook buiten strikt afgebakende stedelijke zones een vlotte en betaalbare overstap tussen vervoersmodi mogelijk te maken?

41.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Gielis, de ontwikkeling van geïntegreerde tariefproducten, zoals de City Pass, vindt plaats binnen het AnGeLiC-project, dat momenteel alleen van toepassing is in vier stedelijke gebieden: Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Binnen die zones wordt in samenwerking met de lokale openbaarvervoermaatschappij een geïntegreerd tarief aangeboden dat het gebruik van verschillende vervoersmodi vergemakkelijkt.

De NMBS laat mij weten dat een uitbreiding van de geldigheidszone van de City Pass, bijvoorbeeld naar stations buiten de huidige stedelijke contouren, momenteel niet wordt overwogen. Uit studies blijkt immers dat het potentieel voor een dergelijke uitbreiding te beperkt zou zijn. Bijgevolg is het niet de

intentie om de City Pass uit te breiden, tijdelijk noch permanent en past die optie niet binnen de huidige opzet van het AnGeLiC-project.

Wat betreft de verdere evolutie van een geïntegreerd en multimodaal tariefproduct, er bestaat een duidelijke ambitie om het systeem eenvoudiger, transparanter en aantrekkelijker te maken voor een breed publiek. Uit een bevraging van de Belgische bevolking blijkt echter dat van de hefbomen waarover operatoren beschikken vooral de kwaliteit van het aanbod, met name de frequentie, spreiding en betrouwbaarheid, doorslaggevend is in de keuze voor het openbaar vervoer, met daarbovenop factoren zoals prijs of gebruiksgemak bij de aankoop.

Binnen deze context blijft de strategische ambitie de intermodale reiziger een naadloze en gebruiksvriendelijke reiservaring te bieden. Concreet betekent dit dat de reiziger zich zo eenvoudig mogelijk van A naar B moet kunnen verplaatsen voor de reis, tijdens het overstappen en na afloop ervan. Op die manier willen de operatoren het intermodale gebruik van het openbaar vervoer verder stimuleren. In dat kader heeft de NMBS recentelijk haar tariefstructuur grondig hervormd, met als doel het systeem te vereenvoudigen en voordeliger te maken voor de meerderheid van de reizigers. De ticketprijs is voortaan uitsluitend gebaseerd op de afgelegde afstand, zonder complexe formules of uitzondering, en het voordeligste tarief wordt automatisch toegepast, ongeacht het aankoopkanaal.

Daarnaast bestaan gerichte kortingen voor verschillende gebruikersprofielen. Nieuwe producten, zoals de Train+-kaart, bieden extra flexibiliteit en voordelen, met name tijdens de daluren en in het weekend. Voor jongeren, senioren en personen met een verhoogde tegemoetkoming zijn de voordelen nog groter, met cumulatieve kortingen tot 64 % tijdens de daluren en een maximumprijs per rit.

Parallel hieraan analyseren de vier openbaarvervoersoperatoren de haalbaarheid van het concept *pay as you go* (PAYG). Dit moet het multimodale openbaar vervoer in België op een duurzame manier stimuleren, in het bijzonder voor niet-abonnementhouders. PAYG is een innovatieve aanpak die het reizen met het openbaar vervoer aanzienlijk vereenvoudigt. Reizigers hoeven vooraf niet langer te beslissen welk ticket het meest geschikt is, maar moeten enkel in- en uitchecken. Tijdens een verplaatsing volstaat het om een account aan te maken en aan een betaalmiddel te koppelen. Een alternatief is *one stop shopping*. Dat wil zeggen dat klanten bij een operator verschillende tickets kunnen kopen. Zo kunnen klanten via de NMBS-app al tickets van De Lijn en Brupasstickets kopen om in een Brupasszone rond Brussel te reizen.

De vier openbaarvervoermaatschappijen werken samen aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke tariefaanpak voor multimodale verplaatsingen. Deze samenwerking moet tegen het voorjaar 2026 leiden tot een concreet voorstel dat niet alleen het technische aspect omvat, maar ook het financiële, commerciële en governanceaspect behandelt.

Tot slot wil ik benadrukken dat de hervormingen niet bedoeld zijn om tegenstellingen te creëren tussen stedelijke en landelijke gebieden, maar om het openbaar vervoer overal aantrekkelijker en eenvoudiger te maken.

41.03 Tine Gielis (cd&v): Dank u wel voor uw antwoord, minister.

Ik onthoud vooral uw laatste zin, dat in het voorjaar van 2026 de eerste voorstellen geconcretiseerd zullen kunnen worden. Zo kunnen we daar een timing tegenoverstellen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

42 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ratificatie van de Rotterdam Rules en de impact op het gecombineerd goederenvervoer" (56013365C)

42 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La ratification des Rotterdam Rules et son incidence sur le transport combiné de marchandises" (56013365C)

42.01 Tine Gielis (cd&v): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee (2008), beter bekend als de Rotterdam Rules, heeft als doel het internationale goederenvervoer te moderniseren en juridisch te uniformeren.

In tegenstelling tot oudere verdragen, die zich hoofdzakelijk beperken tot het zeetraject, zijn de Rotterdam Rules opgevat als een door-to-door-kader. Zij laten toe om het zee-, weg- en spoorvervoer binnen één samenhangend aansprakelijkheids- en rechtsstelsel te brengen. Vandaag gelden voor die verschillende vervoersmodi vaak uiteenlopende regels en aansprakelijkheidsgrenzen, wat leidt tot juridische versnippering en onzekerheid.

Door die versnippering weg te nemen, kunnen logistieke processen efficiënter verlopen, wat vooral voor internationale goederenstromen via onze havens van belang is. Het verdrag kan bovendien het gecombineerd vervoer aantrekkelijker maken ten opzichte van louter wegvervoer en zo bijdragen aan duurzamer transport. Daarnaast voorzien de Rotterdam Rules in een modern juridisch kader voor elektronische vervoersdocumenten, wat de administratieve afhandeling kan versnellen en de doorstroming van goederen ten goede komt.

Hoewel het verdrag al geruime tijd bestaat, is het nog niet in werking getreden en heeft België het tot op heden niet geratificeerd.

Vandaar volgende vragen:

Is België voornemens om het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het internationaal vervoer van goederen over zee (de Rotterdam Rules) te ratificeren, en hoe beoordeelt de minister de mogelijke meerwaarde ervan voor de Belgische logistieke sector en het gecombineerd goederenvervoer?

Welke timing ziet de minister voor een eventuele ratificatie, en welke stappen moeten daarvoor nog worden gezet op Belgisch en internationaal niveau alvorens dit verdrag effectief in werking kan treden?

42.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, bij de totstandkoming van het Belgische scheepvaartwetboek werd onderzocht of België zou moeten toetreden tot dit verdrag. De commissie van experts kwam tot de conclusie dat België in dezen een afwachtende houding moest aanhouden, omdat het niet zeker was dat dit internationaal zou doorbreken. Het verdiende op dat ogenblik de voorkeur dat België gebonden bleef aan de regels van Den Haag en Visby.

Wel werd in het Belgische scheepvaartwetboek het nationale recht met betrekking tot het goederenvervoer over zee op een aantal punten aangepast aan de Rotterdam Rules. Enkele van de belangrijkste aanpassingen waren de definitie van vertragingen in lijn brengen met die opgenomen in de Rotterdam Rules en de bepaling over het vervoer van deklading.

Aangezien tot op heden nog steeds maar vijf landen de Rotterdam Rules hebben geratificeerd, waaronder slechts één Europees land, namelijk Spanje, naast Congo, Togo, Kameroen en Benin, is het niet nodig om hier een andere positie in te nemen. De ratificatie wordt op dit moment dus niet overwogen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56013381C van de heer Aerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.45 uur.
La réunion publique de la commission est levée à 17 h 45.*