

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 10 MAART 2026

Namiddag

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

du

MARDI 10 MARS 2026

Après-midi

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

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

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

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

Le **président**: Bonjour à tous et bienvenue dans la commission de la Mobilité. Nous accueillons à nouveau M. Crucke ministre de la Mobilité.

01 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56013426C)

01 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56013426C)

01.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous ai interrogé à plusieurs reprises quant à l'éventuelle obligation de libéraliser le transport intérieur de voyageurs. Le moins que l'on puisse dire, c'est que vous êtes assez catégorique sur ce point. Selon vous, la libéralisation est en effet une obligation imposée par le droit européen.

Je suis néanmoins un peu confuse quand je lis à la page 105 de votre accord de gouvernement que: "Le prochain gouvernement fédéral devra décider de la possible prolongation de l'attribution directe à la SNCB. Ce gouvernement prendra donc toutes les mesures nécessaires pour préparer à la fois la fin et la continuation de l'attribution directe."

Je me permets dès lors de vous demander ce qui a changé depuis la rédaction de votre accord de gouvernement et comment il se fait que ce qui était possible hier ne le soit plus aujourd'hui?

Vous justifiez la mise en concurrence par le fait que d'autres régions comme Cologne et Berlin comportent des jonctions similaires à celles de Bruxelles-Nord-Midi. Pouvez-vous nous préciser les similarités entre notre situation à Bruxelles et celles que vous évoquez dans vos précédentes réponses? Pourriez-vous notamment nous communiquer les chiffres relatifs au nombre de voies, au nombre de voyageurs et au nombre de trains passant par les jonctions critiques de Bruxelles-Nord-Midi, Berlin et Cologne?

01.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame la députée, je peux, comme vous, lorsque j'aime un dossier, me montrer non pas têtue – le terme ne serait pas très sympathique – mais assez affirmatif dans la manière dont je vois les choses. Permettez-moi de vous rassurer quant au fait que l'accord de gouvernement ne m'a pas échappé et que votre lecture est bien conforme à ce dernier, du moins sur le plan littéral.

Je vous répète que l'ouverture croissante du rail à la concurrence est inéluctable et représente une tendance de fond à l'échelle européenne.

Obligation n'implique toutefois pas absence d'exception. Comme évoqué ici à de nombreuses reprises, ces obligations imposent néanmoins une interprétation stricte afin d'éviter tout risque juridique disproportionné dans l'optique d'un maintien de la continuité du service public à plus long terme. Je crois que c'est aussi dans cet esprit-là qu'a été scellé l'accord de gouvernement.

Néanmoins, je tiens à souligner que je n'ai jamais affirmé que l'attribution directe était impossible sur le plan juridique, mais que celle-ci était fortement restreinte et encadrée par le droit européen. Dès lors, elle s'accompagne de risques juridiques significatifs susceptibles de remettre en cause la continuité du service public si la Commission européenne devait décider d'en référer à la Cour de justice de l'Union européenne. La position du SPF Mobilité et Transports sur ce sujet est similaire à la mienne.

Pour être plus précis, une attribution directe serait particulièrement problématique vis-à-vis de la Commission si elle concernait l'entièreté des obligations de service public, autrement dit du réseau actuel de la SNCB. Par conséquent, je considère qu'il est indispensable que les principes futurs de l'organisation du service public de transport par rail de voyageurs en Belgique reposent sur une analyse robuste intégrant pleinement le cadre juridique applicable. Il convient donc de comprendre ma position comme indiquant que le *statu quo* n'est pas une option.

Il est important de rappeler que le recours à une procédure de marché public, comme dans la plupart des autres cas de commandes publiques, ne relève pas d'une privatisation, mais constitue un outil permettant au pouvoir public d'obtenir de meilleurs services à moindre coût, tout en conservant le contrôle sur les objectifs socio-économiques visés, tels que les dessertes, les tarifs et la qualité des services fournis aux usagers. Comme vous le savez, je suis pragmatique et, comme je l'ai dit le 11 février 2026, l'objectif n'est pas de se précipiter, mais de mettre en œuvre des réformes équilibrées et bénéfiques pour l'ensemble des parties concernées, tant à court qu'à long terme.

Par conséquent, une évaluation des différentes options est nécessaire afin de prendre la meilleure solution pour la Belgique, tout en respectant le cadre législatif européen. Cette évaluation est toujours en cours, tant au sein de mon cabinet qu'au sein du SPF Mobilité et Transports. Comme indiqué précédemment, les options actuellement évaluées comprennent des scénarios pérennes ainsi que des phases de transition. Compte tenu du délai relativement court – on peut le regretter mais c'est ainsi –, d'ici fin 2032, du manque de préparation résultant de l'absence d'initiative des gouvernements précédents – on peut également le regretter, mais c'est un fait – ainsi que de la nécessité de préserver la stabilité du système ferroviaire belge et la structure de son réseau, le choix qui sera opéré reposera sur un dialogue structuré avec l'ensemble des parties prenantes, y compris la Commission européenne. La mise en œuvre se fera par ailleurs de manière progressive afin d'assurer la continuité du service public et d'éviter un big bang tant institutionnel qu'opérationnel.

Par ailleurs, j'ai rencontré très récemment les services de la Commission européenne, qui m'ont confirmé par écrit que les prochains contrats de service public devront, selon leur interprétation, faire l'objet de procédures de mise en concurrence.

Les États membres disposent d'une marge d'appréciation, tant en ce qui concerne la délimitation du champ des obligations de service public, que de l'organisation des procédures d'attribution des contrats; mais ils doivent être en mesure de justifier le caractère étayé et raisonnable des options privilégiées.

En ce qui concerne votre seconde question sur la configuration du réseau ferroviaire et l'horaire du service des trains dans les grandes villes allemandes comme Cologne, Hambourg ou Berlin, j'invite vos collaborateurs à se pencher sur la question. Sans nier la complexité de l'exploitation du nœud ferroviaire bruxellois, celui-ci apparaîtra moins exceptionnel qu'il peut l'être dans notre imaginaire.

Pour être très précis, la réponse de la Commission européenne me conforte complètement dans ma lecture de la mission qui m'a été confiée par le gouvernement. Je ne prendrai pas le moindre risque juridique. L'année 2032 est à nos portes. En prenant un risque juridique, nous mettrions le rail, comme service public, en difficulté. Ce n'est pas ma manière de travailler mes responsabilités.

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

Je résume: la libre concurrence est la règle, l'attribution directe est l'exception. Pour obtenir l'attribution directe, il faut remplir deux conditions: démontrer des caractéristiques géographiques ou structurelles

qui justifient l'attribution et démontrer que l'attribution améliorera l'efficacité du réseau avec des indicateurs de performance. Nous remplissons ce dernier critère, ce que vous ne semblez pas contester.

Par contre, vous contestez que nous remplissons le premier, les caractéristiques géographiques. Je m'interroge, parce que la Belgique a quand même le tunnel ferroviaire le plus embouteillé du monde. Si la Belgique ne peut pas utiliser cette situation pour justifier le critère géographique, qui pourra le faire? À quoi bon avoir mis en place ce critère si personne ne peut l'utiliser?

Nous vous le demandons, monsieur le ministre: faites preuve de courage politique. Utilisez vos juristes pour monter un dossier en béton auprès de l'Europe, de sorte que l'attribution directe soit une réalité après 2032.

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 "De storing bij de paspoortcontroles op Brussels Airport" (56013428C)

02 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La panne des portiques de contrôle des passeports à Brussels Airport" (56013428C)

02.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, enkele weken geleden waren tijdens het weekend de elektronische poortjes aan de paspoortcontrole op Brussels Airport meerdere uren buiten werking door een softwareprobleem. Pas na bijna een volledige dag kon de storing worden opgelost, terwijl intussen de wachttijden enorm opliepen.

Softwareproblemen kunnen uiteraard niet altijd worden voorkomen; dat zijn onvoorziene omstandigheden. Het blijft echter absurd dat het zo lang heeft geduurd vooraleer het probleem opgelost raakte. Bovendien lijkt er onvoldoende personeel beschikbaar te zijn geweest om tijdelijk manuele controles uit te voeren. Dergelijke incidenten komen het imago van onze nationale luchthaven niet ten goede.

Zelfs zonder technische storingen lopen de wachttijden bij de paspoortcontrole vaak al hoog op. Kinderen jonger dan twaalf jaar moeten bijvoorbeeld via de gewone controle passeren, terwijl er voor personen ouder dan twaalf jaar gebruikgemaakt kan worden van de digitale controle. Ook al begrijp ik dat dat uit veiligheidsoverwegingen is, die werkwijze maakt dat gezinnen soms meer dan drie uur in de wachtrij staan met kinderen jonger dan twaalf jaar, zo signaleren sommigen mij, en dat kan tot bijzonder vervelende situaties leiden.

Wat was de precieze oorzaak van de technische storing en waarom heeft het zo lang geduurd vooraleer het probleem werd opgelost? Bestaan er duidelijke procedures of tijdsnormen voor het ingrijpen bij zulke storingen, zodat wachttijden sneller kunnen worden beperkt?

Hoe wordt er samengewerkt met de luchthaven en de betrokken diensten om te vermijden dat technische problemen telkens opnieuw leiden tot lange wachtrijen en verdere reputatieschade voor Brussels Airport?

Ik ben me ervan bewust dat het een gedeelde bevoegdheid met uw collega-minister Quintin betreft. Toch heb ik de vraag gesteld, omdat ook uw bevoegdheden relevant zijn voor dit debat.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

02.02 Minister Jean-Luc Crucke: De e-gates van Brussels Airport waren inderdaad tijdelijk buiten dienst door een informaticaprobleem dat betrekking had op het platform dat de federale politie gebruikt voor de grenscontroles. De storing vond plaats op vrijdagavond en een technische ingreep was nodig om de defecte software te herstellen. Het systeem kon in de loop van zaterdagavond worden hersteld. Gedurende die periode kon de federale politie de controles volledig manueel uitvoeren.

Met die noodprocedure bleef de continuïteit van de grenscontroles uiteraard gewaarborgd en het vereiste veiligheidsniveau behouden. Dat systeem is evenwel van nature trager en dat leidde tot wachttijden van ongeveer anderhalf uur voor bepaalde passagiers, met name tijdens piekmomenten bij de aankomst van langeafstandsvluchten.

De procedures met betrekking tot het *business continuity plan* van de federale politie vallen onder de bevoegdheid van mijn collega, de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken. Ik kan u echter meedelen dat bij een technische storing van de e-gates continuïteitsprocedures worden ingevoerd om passagiers door te verwijzen naar de manuele controlebalies. Zo wordt het beschikbare personeel maximaal gemobiliseerd.

Brussels Airport Company informeert de passagiers via de schermen en informatiekkanalen van de luchthaven en roept zo nodig op om vroeger naar de luchthaven te komen om het risico op vertragingen te beperken.

Na elk technisch incident vindt een evaluatie plaats om mogelijke verbeteringen te identificeren, zowel wat de robuustheid van de informaticasystemen als de operationele organisatie tijdens een storing betreft. In die context worden verschillende maatregelen ingevoerd of bestudeerd om de weerbaarheid van het systeem van grenscontroles te versterken. Die hebben met name betrekking op de verbetering van de informatica-infrastructuur, de geleidelijke verhoging van de capaciteit van de automatische poortjes en de voorbereiding van de luchthaven op de aanstaande invoering van het Europese Entry/Exit System (EES), waarvoor nieuwe biometrische apparatuur nodig is.

Voor alle vragen over veiligheid en grenscontrole moet ik u doorverwijzen naar de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken.

02.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik heb dezelfde vraag ook aan uw collega gericht, dus ik ben zeer benieuwd naar zijn antwoord.

Het is goed om te horen dat Brussels Airport inspanningen heeft geleverd om het personeel en de reizigers te informeren. Toch blijven er problemen opduiken. De ene keer is er een informaticaprobleem, de andere keer is er een staking, zoals deze week. Dat helpt uiteraard het internationale karakter en het imago van onze luchthaven niet vooruit.

Brussels Airport is de op één na belangrijkste economische motor van dit land en zeker ook van Vlaanderen. Het is dus absoluut noodzakelijk dat we hierop blijven inzetten. Het kan niet de bedoeling zijn dat dat soort problemen het imago van de luchthaven onder druk zetten, waardoor luchtvaartmaatschappijen mogelijk minder vaak de luchthaven aandoen of zelfs vermijden.

Het is goed dat u de zaak opvolgt en ik ben zeer benieuwd naar de antwoorden van minister Quintin.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van RNP 07L en de toepassing van het Preferential Runway System" (56013437C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het intensieve en aanhoudende gebruik van de nieuwe RNP-aanvliegroute voor baan 07L" (56013493C)
- Jeroen Van Lysebettens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegtuigoverlast in Brussel" (56013789C)
- Jeroen Van Lysebettens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De adviezen over de vliegtuigoverlast in Brussel" (56013791C)
- Rajae Maouane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De 'Crucke-vliegroute' en de federale verantwoordelijkheid" (56014017C)

03 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de la piste RNP 07L et l'application du système préférentiel d'utilisation des pistes" (56013437C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation intensive et la pérennisation de la nouvelle route d'approche RNP pour la piste 07L" (56013493C)
- Jeroen Van Lysebettens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances du trafic aérien à Bruxelles" (56013789C)
- Jeroen Van Lysebettens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les avis portant sur les nuisances du trafic aérien à Bruxelles" (56013791C)
- Rajae Maouane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La route aérienne dite "Crucke" et la responsabilité fédérale" (56014017C)

03.01 **Irina De Knop** (Anders.): Goedemiddag, mijnheer de minister, collega's, het is al enige tijd geleden – exact een maand – dat we u vragen hebben gesteld over het gebruik van de RNP 07-naderingsprocedure op Brussels Airport. U antwoordde toen dat die procedure sinds 25 januari 2024 is gepubliceerd in uitvoering van de Europese PBN-verordening (performance-based navigation). U stelde dat het gaat om een satellietgestuurde rechte naderingsprocedure en dat het gebruik tijdelijk werd verlengd tot 31 oktober 2026, in afwachting van studies naar alternatieven, waaronder de *curved approach* en de CDO-optimalisatie (continue daaloperaties). U gaf ook aan dat baan 07 Links geen preferentiële baan is binnen het PRS (preferential runway system) en dat die alleen wordt ingezet wanneer meteorologische of operationele omstandigheden dat vereisen.

Ondertussen hebben we in de afgelopen maand moeten vaststellen dat de 07-banen frequent worden gebruikt, ook bij een lichte oostenwind van 4 tot 6 knopen. Volgens het PRS mogen die secundaire banen nochtans alleen worden ingezet bij een effectieve oostenwind van minstens 7 knopen of op basis van een rechtsgeldige ministeriële instructie. Het verschil tussen 4 en 7 knopen maakt dat er in de praktijk veel frequenter gebruik wordt gemaakt van die landingsbaan. We hebben ons verder geïnformeerd en zijn daarbij uitgekomen op een instructie van 16 december 2013, die door de rechtbanken en door het hof van beroep als onrechtmatig werd verklaard. In het arrest van 22 oktober 2020 werd geoordeeld dat moet worden teruggevallen op de instructie van 2013, waarbij effectief alleen de gemiddelde effectieve wind telt en windvlagen onder de 7 knopen niet worden meegeteld. Het is enigszins technisch, maar het komt erop neer dat op basis van die beslissing van het hof van beroep die baan eigenlijk alleen in uitzonderlijke omstandigheden kan worden gebruikt.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, gelieve over te gaan tot uw vragen, u hebt de voorziene spreektijd al ruimschoots overschreden.

03.02 **Irina De Knop** (Anders.): Mijn excuses, mijnheer de voorzitter. Ik kom nu tot mijn vragen.

Welke windnormen en berekeningsmethodes worden vandaag toegepast bij afwijking van het PRS? Worden windvlagen daarbij wel of niet meegeteld? Kunt u ons zeggen op basis van welke rechtsgeldige instructie dat gebeurt?

Kunt u ons zeggen hoe het huidige gebruik van de 07-banen bij beperkte oostenwind zich verhoudt tot het arrest van 22 oktober 2020? Welke verdere objectief meetbare criteria zullen bepalen welke procedure definitief wordt ingevoerd na 31 oktober 2026? Heeft de invoering van het PBN-systeem geleid tot een feitelijke wijziging van het traject of de impactzone van 07 Links?

Bent u bereid om de toepassing van het PRS en de windnormen transparant te laten evalueren? Ik verontschuldig mij omdat mijn vraag ondertussen al een beetje gedateerd is.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Lysebettens, u hebt twee vragen. U mag die samen stellen.

03.03 Jeroen Van Lysebettens (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, anticiperend op de complexiteit van de vraag heb ik er inderdaad twee ingediend, maar ik denk dat mevrouw De Knop de situatie al heeft geschetst.

Het gaat inderdaad over de RNP 07-route boven Brussel en de roering die daarrond ontstaat omdat de bewoners van dichtbevolkte Brusselse wijken, zoals Molenbeek, Schaarbeek en Koekelberg, merken dat die aanvliegeroute steeds meer gebruikt wordt, met de nodige geluidsoverlast en andere ongemakken tot gevolg.

Dat is een probleem van de route, maar natuurlijk ook van de vliegtuigen zelf. De vliegtuigen die op Brussel vliegen zijn iets meer gedateerd dan de toestellen die op Amsterdam of Parijs vliegen. Collega's, voor de goede orde geef ik even mee dat dat natuurlijk komt door de regulering. Men wijt dat vaak aan de regels, maar hier kan men wel degelijk regels opstellen die de levenskwaliteit van de burgers verhogen.

Ik kom tot mijn vragen. Afgelopen zomer kondigde u aan dat die route vooral een tijdelijke noodmaatregel was vanwege werkzaamheden op andere landingsbanen, maar ondertussen is het gebruik ervan tot eind oktober 2026 gepland. Aangezien het om een tijdelijke maatregel ging, betekent dat dan dat die route minder zal gebruikt worden na oktober 2026? Zo niet, waarom?

U hebt ook aangegeven in dialoog te zullen gaan met de lokale besturen, maar als er al van alles vastligt en de route al verankerd is, waarover zal die dialoog dan gaan?

Welke beslissingsmarge hebt u om na overleg met de lokale besturen andere maatregelen te nemen?

Zullen er vanaf oktober limieten voor het aantal vluchten op die landingsbaan gelden? Het RNP-systeem maakt het immers makkelijker om te landen, zowel in het donker als in mist. Zonder regulering lijkt het systeem uit te nodigen om net meer landingen mogelijk te maken en dus ook meer overlast te veroorzaken.

Over het RNP-systeem lees ik in uw beleidsnota dat u bij de invoering ervan op baan 07L rekening zou houden met het welzijn van de bevolking waarover wordt gevlogen en de gevolgen voor het milieu. Gezien het RNP-systeem aanleiding geeft tot meer onvrede, rijst de vraag hoe er precies met welzijn en milieu rekening werd gehouden.

Een impactstudie die de FOD Mobiliteit bij de ULB bestelde over het nieuwe landingssysteem op baan 07L bevestigt een negatieve impact op het welzijn en adviseert dat het gebruik van baan 07 uitzonderlijk moet blijven. In welke mate zult u aan die impactstudie gevolg geven?

Mevrouw De Knop zei het al, vorige maand kondigde u in de Kamer aan dat u tegen april een rapport over de technisch haalbare alternatieven verwacht. Welk type alternatieven hebt u laten onderzoeken? Vallen daar ook maatregelen onder die de vliegtuigvloot zelf aanpakken, bijvoorbeeld door over te schakelen op modernere, stillere toestellen? Behoort ook het uitfasen van nachtvluchten tot de scope van de impactstudie?

Volgens de federale ombudsdienst zou het gebruik van de banen 01 en 07 voor landingen significant afnemen wanneer de wind volgens de instructie van 2013 wordt berekend. Het arrest van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel uit 2023 bevestigt dat die instructie moet worden gebruikt. Hoe verklaart u dat ondanks dat recente arrest de wind toch niet volgens die instructie wordt berekend? Wanneer zal dat wel gebeuren?

Welke maatregelen zult u nemen opdat luchtvaartmaatschappijen de geluidsnormen respecteren? Zijn er plannen om nachtvluchten volledig te laten uitdoven, zoals dit jaar werd beslist op Schiphol en waartoe ook duidelijk wordt opgeroepen door de Hoge Gezondheidsraad, die de nacht definieert als de periode tussen 23 uur en 7 uur, dus niet volgens bepaalde definities van de nacht die uw collega Clarinval hanteert?

03.04 **Rajae Maouane** (Ecolo-Groen): Bonjour, monsieur le ministre.

Concernant la route aérienne qui survole actuellement de manière particulièrement intense le nord-ouest de Bruxelles – on parle de Molenbeek, de Koekelberg et d'autres communes, vous avez déclaré – je crois que c'était sur BX1 – que cette question relevait essentiellement des régions et que votre priorité était la sécurité. Pourtant, la gestion du trafic aérien, l'organisation des routes d'approche et la coordination autour de l'aéroport national impliquent des compétences fédérales importantes, notamment en matière de contrôle aérien et de régulation du trafic.

Dès lors, je suis assez étonnée de vous entendre renvoyer aussi clairement la responsabilité aux régions comme si vous n'aviez, au fédéral, qu'un rôle marginal dans ce dossier. C'est une position d'autant plus problématique pour nous qu'il y a de nombreux habitantes et habitants de Bruxelles qui s'inquiètent de l'intensification du survol et de ses conséquences en matière de nuisances sonores, de qualité de vie, de qualité de santé. Ce l'est aussi parce qu'une fois de plus, ce sont souvent des quartiers qui sont déjà les plus densément peuplés, les plus urbanisés, les plus précarisés, qui supportent une part disproportionnée de ces nuisances.

Cette concentration des survols pose donc non seulement une question environnementale et sanitaire – ça on l'a dit – mais aussi une question d'équité territoriale et de justice sociale. Dans ce contexte, je pense que le gouvernement fédéral, et singulièrement vous, devez assumer pleinement votre rôle de coordination des décisions plutôt que de vous retrancher derrière d'éventuels désaccords entre régions. Donc concrètement monsieur le ministre, mes questions sont: quand et comment allez-vous adapter ou revoir cette route aérienne? Quelle initiative comptez-vous prendre au niveau fédéral pour garantir à la fois la sécurité aérienne, mais aussi une répartition plus équilibrée des nuisances autour de l'aéroport? Comment le gouvernement fédéral entend-il intégrer dans ses décisions la réalité selon laquelle les nuisances aériennes pèsent de manière répétée sur des quartiers déjà fortement exposés à d'autres formes de pressions urbaines, environnementales et sanitaires?

C'est un vaste débat, mais merci déjà pour vos réponses.

03.05 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chers collègues, la question de la procédure RNP 07-L est une question éminemment complexe, qu'il convient d'aborder sous plusieurs aspects, me semble-t-il. Il m'apparaît tout d'abord important de préciser une fois encore que cette procédure RNP 07-L n'est pas un itinéraire préférentiel, ni un choix structurel, ni une décision politique. Cela reste, comme cela a toujours été depuis 2016, première année d'utilisation de cette approche, une procédure purement alternative qui n'est activée que lorsque la direction du vent dominant rend impossible un atterrissage sur les pistes 25R, 25L ou lorsque des travaux l'imposent, comme ce fut le cas durant l'été dernier. Autrement dit, ce sont les circonstances et non le gouvernement, ou même le ministre, qui déterminent l'utilisation de la piste 07-L.

Il est dorénavant incontestable que les vents d'est, autrefois plus rares, apparaissent périodiquement, parfois d'ailleurs pendant des semaines. Cela a été particulièrement le cas ce dernier mois.

Lorsqu'il y a plus de sept nœuds de vent arrière sur la piste 25R, le contrôle aérien et les pilotes doivent changer de piste, conformément aux normes internationales et aux exigences de sécurité belges. Dans ce contexte, la question du calcul du vent est évidemment centrale. Aujourd'hui, la norme juridiquement valide atteste qu'un changement de voie n'est autorisé que lorsque la composante de vent arrière réellement calculée est supérieure à sept nœuds et que ce calcul doit être effectué en utilisant la méthode officielle des composants cosinus-sinus basée sur le vent mesuré réellement sur les pistes 25R et 25L.

Cette instruction a effectivement été confirmée par la cour d'appel de Bruxelles et reste juridiquement contraignante. Cependant, eu égard à des motifs de sécurité, skeyes prend néanmoins en compte les

rafales de moins de cinq nœuds dans ses calculs de vent moyen, ce qui entraîne des changements de pistes plus fréquents.

De publicatie van de RNP-07L-procedure beantwoordt aan een Europese regelgevende verplichting en aan strikte vereisten inzake luchtvaartveiligheid. De RNP-procedures vereisen een aanpak die is afgestemd op de as van de landingsbaan, maar die een grotere nauwkeurigheid biedt en minder risico's waarborgt. De vroegere VOR-procedure vertoonde daarentegen technische en operationele beperkingen die werden geïdentificeerd als mogelijke bronnen van een veiligheidsprobleem, wat de modernisering ervan noodzakelijk maakte.

De nodige veiligheidsstudies bevestigen dat de procedure veilig is en in overeenstemming met alle vereisten van de ICAO en van het EASA. Bovendien respecteert de RNP-07L de no-flyzones, inclusief het koninklijk domein, en vermijdt ze het overvliegen van Seveso-installaties.

De evaluatie na 31 oktober 2026 heeft dus geen betrekking op de vraag over de toelating voor RNP zelf, maar wel over de manier waarop de procedure kan worden geoptimaliseerd. Er moet met name worden nagegaan of het effectieve gebruik van de procedure volledig in overeenstemming blijft met het systeem van voorkeursbanen en met de wettelijk geldende windnorm, zodat RNP-07L alleen wordt gebruikt wanneer een oostenwind dat objectief vereist en niet om structureel af te wijken van de voorkeursbanen.

Die aanpak zal dus ook na oktober 2026 blijven bestaan, maar het gebruik ervan zal aan strenge voorwaarden moeten voldoen. Het feit dat een procedure werd bekendgemaakt, betekent immers niet dat die procedure bij voorkeur zal worden gebruikt. Daarover wil ik heel duidelijk zijn. Niemand is van plan om 07L als voorkeursoptie te gebruiken. De publicatie betekent alleen dat er een procedure beschikbaar is die kan worden gebruikt wanneer de omstandigheden dat vereisen.

Je tiens également à souligner que nous sommes pleinement conscients de l'impact que cette nouvelle trajectoire peut provoquer chez certains riverains, en particulier ceux qui n'étaient pas survolés par l'ancienne procédure. La sécurité doit néanmoins primer, mais ne peut pas être envisagée sans que soit prise en considération la qualité de vie des habitants. C'est pourquoi j'ai demandé à skeyes de travailler à l'optimisation de la procédure RNP-07L afin de réduire autant que possible les nuisances sonores au sol. Ce travail technique est en cours. Une première adaptation de la procédure est prévue pour le mois d'août, avec l'objectif concret d'atténuer l'impact acoustique dans les zones concernées.

Tegelijk heb ik het DGLV de opdracht gegeven een onafhankelijke studie te bestellen over alternatieve tracés die overwogen kunnen worden binnen een toepasbaar regelgevend en operationeel kader. Die onpartijdige analyse zal het mogelijk maken de beschikbare opties objectief te evalueren en eventuele extra verbeteroplossingen te identificeren. De resultaten van de studie worden verwacht in de maand april en zullen transparant worden gedeeld.

De studie is echter niet volledig. Ze heeft het bijvoorbeeld niet over de vernieuwing van de vloot of over de vermindering van de nachtvluchten. Die exploitatiebeperking valt immers onder het proces van Balanced Approach, toegepast door de luchthaven Brussels Airport, overeenkomstig verordening 598/2014. Dat specifieke proces werd opgestart door de Vlaamse regering in samenwerking met de federale regering en vormt het regelgevende kader waarbinnen die vragen moeten worden geanalyseerd. Momenteel voeren onafhankelijke experts de eerste raadplegingen uit. Die raadplegingen zullen betrekking hebben op de actoren van de luchtvaart, maar ook op lokale en regionale overheden.

Al die hypothesen, ook degene die gericht zijn op het afschaffen van de nachtvluchten, zowel voor opstijgende als landende vluchten, zullen hierin aan bod komen. Hoewel we in het kader van die evenwichtige aanpak samenwerken met het Vlaams Gewest, is het belangrijk te benadrukken dat de uiteindelijke beslissing uitsluitend bij de Vlaamse regering ligt. Dat is ook wat ik op radio en televisie heb geantwoord, zoals mevrouw Maouane daarnet heeft aangehaald.

Mijn intentie is duidelijk: de veiligheid garanderen, internationale verplichtingen nakomen, maar ook luisteren naar de omwonenden en zoeken naar alle mogelijke oplossingen om de impact van het luchtverkeer te verminderen, binnen de grenzen van mijn bevoegdheden en met respect voor de bevoegdheden van de gewesten. Dat betekent uiteraard niet dat we niet samen moeten of kunnen

spreken, maar iedereen heeft zijn eigen bevoegdheden.

03.06 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, het is goed te horen dat u alle belangen in overweging wilt nemen en dat u zowel wilt kijken naar de veiligheid als naar het respecteren van de regelgeving en de arresten die daaromtrent zijn uitgevaardigd. Het is natuurlijk balanceren op een slappe koord, dat voel ik in uw antwoord. Het is een heel moeilijke balancerende om zowel aan de veiligheidsnormen te voldoen als aan alle andere wettelijke normen.

Een heel relevant deel van uw antwoord is dat men niet zomaar overlast kan leggen bij mensen die daar vroeger niet mee geconfronteerd werden. Het ligt toch al een tijdje vast waar de landingsbanen al dan niet zijn. Als die structureel worden verlegd, moet dat voorafgegaan worden door een hele procedure. We mogen ons ook niet verstoppen achter alle mogelijke veiligheidsnormen of verplichtingen, al begrijp ik de moeilijkheid waarmee u te maken krijgt.

Ik onthoud zeker ook dat u tegen april een studie klaar zult hebben die een aantal opties naast elkaar legt. Het zou goed zijn als we het maatschappelijke debat daarover hier in het federale Parlement kunnen voeren.

Iets anders is mij echter niet helemaal duidelijk. Waarom kijkt u naar de regio's? Heeft dat te maken met de milieuvergunning, met de vracht of met de nachtvluchten? Dat volg ik zeker verder op.

03.07 Jeroen Van Lysebettens (Ecolo-Groen): Dank u wel voor uw antwoord, minister, maar ik ben eerlijk gezegd een beetje teleurgesteld.

U geeft aan dat u een studie besteld hebt in april, die echter alleen de tracés zou bekijken. In een dergelijke discussie moet men evenwel proberen alle aspecten mee te nemen. Voor mij is het een absoluut valabele optie om daar een aantal technische pistes in mee te nemen. Ik weet wel dat die niet volledig tot uw bevoegdheid behoren, maar daarvoor bestaat het interfederaal overleg. Men kan voor bijna elk beleidsdomein zeggen dat er een stukje zit bij de gewesten of bij de gemeenschappen.

Ik zeg niet dat u het allemaal zelf moet doen, maar u kunt wel een advies geven. U kunt wel zeggen dat we een onderzoek hebben gedaan naar de verschillende tracés en dat daaruit blijkt dat we in eerste instantie het volume van bijvoorbeeld de nachtvluchten omlaag moeten krijgen om voor de Belgen een merkbare welzijnsverbetering te garanderen, of ze onder deze route wonen of een andere. Alleen focussen op de tracés dreigt uit te monden in een discussie waarbij men de verschillende gemeenten tegen elkaar begint uit te spelen, met zoveel vluchten over de ene gemeente en zoveel over de andere.

Ik begrijp uw overwegingen wel, maar bij een aantal van de strategische overwegingen kan men toch objectieve vragen stellen. Er mogen bijvoorbeeld geen vluchten over het koninklijk domein komen. Sorry, maar in het park van Laken wonen niet zoveel mensen. Ik vind dat dus niet helemaal te verantwoorden.

Over RNP 07 zei u dat het geen voorkeursoptie is en ook geen standaardoptie wordt; het blijft een uitzondering; men moet de procedures volgen. Ik heb wel het gevoel – en ik hoop dat dat uit de studie blijkt dat het weerlegd kan worden – dat men er op dit ogenblik geen controle over heeft of men de procedure wel kan volgen. De satellietssystemen zeggen immers bijna autonoom hoe men op Zaventem moet aanvliegen enzovoort. Daardoor kan men de afgesproken regels tussen de gewesten niet garanderen. Dat leidt tot een hoop frustratie. Als we geen fatsoenlijke garanties kunnen geven, zal die frustratie enkel meer opborrelen en zal ze in de tracédiscussie opnieuw naar voren komen.

03.08 Rajae Maouane (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne vais pas revenir sur les considérations techniques. Vous les avez exposées et les collègues les ont évoquées. Je voudrais simplement être certaine de ce que cela signifie politiquement.

Vous me dites qu'il ne s'agit pas d'un itinéraire préférentiel mais d'une procédure alternative. C'est très bien. Pour moi, ce qui est difficile à comprendre, c'est cette forme de déresponsabilisation présente dans votre réponse. Vous expliquez que la procédure 07 serait un choix technique et non politique. Si nous contestons cette lecture, on nous répond que c'est politique, tout en disant que vous n'avez pas le choix et que cela relève plutôt des régions. C'est donc politique, mais cela ne relève pas de votre responsabilité.

Pour moi, cette position est difficilement tenable, parce que la gestion du trafic aérien et l'organisation des routes d'approche relèvent aussi de décisions et de coordinations fédérales. Le fédéral ne peut pas simplement constater que les régions ne sont pas d'accord entre elles et "s'abriter" derrière ce désaccord, surtout lorsqu'il s'agit d'un dossier aussi sensible pour les Bruxelloises et les Bruxellois. Nous attendons du gouvernement fédéral qu'il assume un rôle d'arbitrage et de coordination, et non qu'il se retire et s'abrite de la sorte.

Il est donc frappant de constater que, dans les faits, les nuisances sont toujours présentes. Elles continuent à se concentrer sur des zones qui sont – comme je l'ai rappelé – parmi les plus densément peuplées de Bruxelles, alors même que ces quartiers subissent déjà de nombreuses pressions urbaines ainsi que des pressions en matière de santé.

Je pense personnellement que le fait de ne pas avoir, au sein de l'Arizona, un ministre – ou même une autre personne – défendant l'intérêt des Bruxelloises et des Bruxellois constitue un réel problème. Je ne veux pas citer uniquement les Bruxelloises et les Bruxellois pour ne pas tomber dans l'excès inverse, mais il y a en effet un vrai problème: on ne pense pas suffisamment à intégrer leur bien-être. J'attendais de vous, monsieur le ministre, que vous jouiez également ce rôle. Je suis donc un peu déçue, pour ne pas vous le cacher.

Je vous remercie.

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

04 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De drugsmokkel op Brussels Airport" (56013462C)

04 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le trafic de drogue à l'aéroport de Bruxelles" (56013462C)

04.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, uit recente cijfers van het parket Halle-Vilvoorde blijkt een opvallende en verontrustende stijging van de drugsmokkel via Brussels Airport. In 2025 werden liefst 123 drugskoeriers onderschept, een forse toename tegenover de voorgaande jaren. Tegelijk zien we een duidelijke verschuiving naar grootschalige cannabisimport, zowel via passagiers als via cargo. Er werd meer dan 6 ton cannabis onderschept langs de vrachtzijde. Dat lijkt mij bijzonder veel, al ben ik daar gelukkig geen specialist in.

Hoe beoordeelt u die evolutie vanuit het standpunt van de luchthavenwerking en de doorstroming van passagiers en cargo? Ziet u operationele gevolgen voor wachttijden, controlestructuur of logistieke planning, aangezien iedereen nog altijd moet worden gecontroleerd?

Werd in de overlegstructuren met Brussels Airport geëvalueerd of de huidige infrastructuur en processen voldoende zijn aangepast aan de veranderende smokkelpatronen, bijvoorbeeld de verschuiving naar cargostromen?

Zijn er aanpassingen gebeurd of gepland in de organisatie van de passagiersstromen, de bagageafhandeling of het cargobeheer om verstoringen te beperken en tegelijk de controles efficiënt te laten verlopen?

Heeft die evolutie volgens u ook een impact op de internationale positionering en aantrekkelijkheid van Brussels Airport als mobiliteitsknooppunt? Welke rol neemt uw departement op om het vertrouwen van luchtvaartmaatschappijen en reizigers te behouden?

Wordt er in het mobiliteitsbeleid werk gemaakt van een betere coördinatie tussen de luchthavenoperator, de luchtvaartmaatschappijen en de federale diensten om te vermijden dat extra controles leiden tot langere wachttijden of een slechtere reizigerservaring?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de recente cijfers van het parket Halle-Vilvoorde tonen inderdaad een duidelijke stijging van het aantal onderschepte drugskoeriers en een verschuiving naar meer grootschalige cannabisimport via cargo.

Ten eerste wens ik te beklemtonen dat de veiligheid en integriteit van onze luchthaven absoluut een prioriteit moeten vormen.

Met betrekking tot de operationele impact geeft Brussels Airport Company (BAC) aan dat er momenteel geen significante impact is op de doorstroming van passagiers, gelukkig maar.

De passagiers die door de douane worden geselecteerd, worden op dat moment uit de normale passagiersflow gehaald. Met andere woorden, zolang de douane over voldoende personeel en middelen beschikt, hebben bijkomende controles geen structurele gevolgen voor wachttijden of de algemene passagierservaring.

Ook voor cargo ziet BAC geen wezenlijke impact op de logistieke doorstroming. Goederen die voor controle worden geselecteerd, worden afgezonderd van de reguliere stroom. Als er geen illegale goederen worden aangetroffen, verlopen die controles doorgaans vlot en met beperkte vertraging. Hoe dan ook blijft het essentieel dat de douane beschikt over aangepaste infrastructuur en moderne middelen, om efficiënt te kunnen werken.

Met betrekking tot de infrastructuur en de processen werd in de overlegstructuren tussen BAC en de douanediensten reeds geëvalueerd hoe kan worden ingespeeld op de gewijzigde smokkelpatronen. Zo werkt BAC momenteel aan een nieuwe, ruimere en efficiënter ingerichte douanezone voor passagiers en bagage, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de operationele noden van de douane.

Daarnaast wordt in de cargozone gewerkt aan de inzet van een mobiele scanner, die volledige vliegtuigpaletten kan scannen. Dat laat toe de controlecapaciteit te verhogen zonder dat de logistieke flow tussen vliegtuig en magazijn nodeloos wordt verstoord.

De luchthavendiensten en de douane werken bovendien continu samen in het kader van procesoptimalisatie. Concreet worden passagiersstromen, bagageafhandeling en cargobeheer regelmatig geëvalueerd en, waar nodig, aangepast.

In de toekomst zal verder worden ingezet op de zogenaamde onzichtbare controles, waarbij risicoanalyse en gerichte inspecties ervoor zorgen dat de overgrote meerderheid van de reizigers geen hinder ondervindt van aangescherpte veiligheidsmaatregelen.

Met betrekking tot de internationale positionering en de aantrekkelijkheid van Brussels Airport als mobiliteitsknooppunt ben ik van oordeel dat kordate en efficiënte controles juist bijdragen tot het imago van betrouwbaarheid en rechtszekerheid. Een luchthaven die aantoonbaar dat zij illegale trafieken daadkrachtig aanpakt, versterkt haar geloofwaardigheid ten opzichte van internationale partners.

Tegelijkertijd moeten we erover waken dat de veiligheidsmaatregelen proportioneel blijven en de competitiviteit niet ondermijnen.

Het is mijn overtuiging dat de aantrekkelijkheid van Brussels Airport als internationale hub in belangrijke mate steunt op drie pijlers, namelijk veiligheid, efficiëntie en voorspelbaarheid. Mijn departement speelt daarin een coördinerende rol door het structurele overleg te faciliteren tussen luchthavenoperators, luchtvaartmaatschappijen en federale controlediensten.

Bovendien zetten we in op beleidsmatige afstemming in het mobiliteitsbeleid, zodat bijkomende controles maximaal worden geïntegreerd in bestaande processen en geen onnodige wachttijden of verstoringen veroorzaken.

Tot slot wordt in het mobiliteitsbeleid actief gewerkt aan een versterkte coördinatie tussen BAC, de luchtvaartmaatschappijen en de federale diensten, waaronder de douane. Het doel is tweeledig, namelijk enerzijds de strijd tegen illegale trafiek opvoeren en anderzijds de reizigerservaring en de operationele betrouwbaarheid van de luchthavens vrijwaren.

Door middel van gezamenlijke risicoanalyses, gegevensuitwisseling en investeringen in slimme controletechnologieën bouwen we verder aan een luchthaven die zowel veilig als aantrekkelijk blijft voor luchtvaartmaatschappijen en reizigers.

Samengevat, ik ben van mening dat die evolutie waakzaamheid vereist, maar dat zij met voldoende middelen, een goede coördinatie en een slimme organisatie geen structurele negatieve impact hoeft te hebben op de internationale positie van de Brusselse luchthaven. Integendeel, een doeltreffend en professioneel controlebeleid kan het vertrouwen in onze luchthaven op lange termijn net versterken.

04.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is goed om te horen dat de reizigers en de cargo niet zullen lijden onder de extra controles, wat absoluut belangrijk is.

Ik deel ook uw slotbeschouwing daaromtrent. Veiligheid moet prioriteit krijgen, altijd en overal. Ook de *war on drugs* moet prioriteit krijgen, altijd en overal. We moeten alles op alles zetten om te vermijden dat de luchthaven het imago krijgt van een nieuwe drugshub. Na het imago als stakingsluchthaven kunnen we dat beeld missen als kiespijn.

Ik heb nog een algemene boodschap van nut voor alle kijkers die hier vol enthousiasme naar kijken. Doe normaal, gebruik geen drugs.

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

De **voorzitter**: De heer Bergers is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56013487C.

05 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegtaks en de Waalse belangen" (56013507C)

05 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La taxe aérienne et les intérêts wallons" (56013507C)

05.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De voorbije dagen lezen we dat binnen de regering voorstellen circuleren om de federale vliegtaks aan te passen, onder meer om tegemoet te komen aan de druk van Ryanair en de belangen van de luchthaven van Charleroi. Daarbij wordt gedacht aan een modulering waarbij economy-tickets goedkoper worden en premium-klassen zwaarder belast.

Die voorstellen lijken misschien technisch, maar ze hebben zeer concrete gevolgen voor de positie van Brussels Airport Zaventem als internationale hub. Waar Charleroi voornamelijk low-cost en economy-verkeer aantrekt, vertrekken vanuit Zaventem net de netwerkmaatschappijen, intercontinentale verbindingen en premiumtrafiek. Een dergelijke hervorming dreigt dus een directe concurrentievervalsing te creëren tussen Belgische luchthavens rechtstreeks veroorzaakt door de federale regering.

Daarom heb ik volgende vragen:

Klopt het dat u voorstellen heeft uitgewerkt om de federale vliegtaks te moduleren, en wat houden die concreet in?

*Werd er een impactanalyse gemaakt van deze voorstellen op de trafiek, de connectiviteit en de competitiviteit van Brussels Airport Zaventem?
Zo ja, wat zijn de conclusies?*

Bent u zich ervan bewust dat een verschuiving richting goedkopere economy-tarieven en hogere premiumheffingen een disproportioneel nadeel kan creëren voor Zaventem en voor netwerkmaatschappijen die daar opereren?

Werd hierover overleg gepleegd met de Vlaamse overheid als grootste aandeelhouder van Brussels Airport en met de betrokken luchtvaartmaatschappijen?

Indien uit analyses blijkt dat deze plannen negatieve gevolgen hebben voor Zaventem en de hubfunctie van Vlaanderen, bent u dan bereid uw voorstellen bij te sturen of hier niet in mee te gaan?

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Huybrechts, zoals u weet, vallen de invoering en de werking van de vliegtaks onder de bevoegdheid van de minister van Financiën. Ik kan u dan ook bevestigen dat door mijn kabinet geen alternatief werd uitgewerkt.

05.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, u mag er zeker van zijn dat ik de vraag ook bij uw collega, de heer Jambon, heb ingediend. Ik vermoedde al dat de vraag zou worden doorgeschoven, maar de reden dat ik ze toch bij u heb ingediend, is dat er in de pers wel wat ideeën circuleren en ik gewoon wilde weten of die ideeën ook daadwerkelijk op tafel liggen.

Uw partij heeft immers in het Waals Parlement, net als de MR, ideeën geopperd om te kijken naar een taks die lager zou zijn voor lowcostmaatschappijen en hoger voor niet-lowcostmaatschappijen. Als we dat zouden doorvoeren – u kunt het lezen in de inleiding van mijn ingediende vraag –, zou Brussels Airport zwaar worden getroffen. Daaruit zou eigenlijk maar één luchthaven voordeel halen, namelijk Charleroi. Dat klinkt voor de Waalse partijen en de Waalse kiezers misschien heel leuk, maar voor Brussels Airport is dat absoluut geen goed idee. Daarom wilde ik dat hier zeker aanhalen. U moet uw collega's in Wallonië echt duidelijk maken dat ze dat absoluut niet mogen doen. Voor het overige ben ik blij te horen dat het op dit moment niet op tafel ligt.

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

06 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van een turnpad" (56013551C)**

06 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'extension d'une plateforme permettant aux avions d'opérer un demi-tour" (56013551C)**

06.01 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Volgens recente berichtgeving hebben zowel de gemeente Steenokkerzeel als de federale ombudsman een klacht ingediend naar aanleiding van de uitbreiding van een zogenaamd "turnpad" aan start- en landingsbaan 25L/07R op Brussels Airport. Daarbij wordt gesteld dat de werken werden uitgevoerd zonder de vereiste vergunning, terwijl Brussels Airport Company inmiddels een regularisatiedossier heeft opgestart.

Voor de Vlaams-Brabantse gemeenten rond de luchthaven is rechtszekerheid en transparantie bijzonder belangrijk. Technische ingrepen aan infrastructuur kunnen immers niet alleen operationele gevolgen hebben, maar ook een impact op de hinderverdeling en de relatie met omwonenden. Tegelijk blijft Brussels Airport een cruciale economische motor voor onze regio en ons land.

Daarom heb ik volgende vragen:

Werd uw kabinet of de federale luchtvaartautoriteiten vooraf geïnformeerd over deze werken en de mogelijke operationele impact ervan op het gebruik van de start- en landingsbanen?

Kan de uitbreiding van het turnpad volgens u gevolgen hebben voor de operationele procedures, het baangebruik of de hinderverdeling boven omliggende gemeenten?

Hoe wordt de samenwerking georganiseerd tussen de federale mobiliteitsautoriteiten en het Vlaams Gewest wanneer infrastructuurwerken op de luchthaven mogelijk vergunningsplichtig zijn?

Welke stappen zal u nemen om te garanderen dat toekomstige infrastructurele aanpassingen op Brussels Airport tijdig en transparant gebeuren, met respect voor zowel de regelgeving als de bezorgdheden van de Vlaams-Brabantse gemeenten?

De **voorzitter**: Ik vond turnen vroeger ook altijd zeer technisch, dus ik geef het woord graag aan de minister.

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de federale luchtvaartautoriteiten werden over die werken geïnformeerd, overeenkomstig de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese regelgeving en de toepasselijke procedures. In dat kader werden de nodige elementen overgemaakt om de operationele draagwijdte te beoordelen.

De renovatiewerken aan baan 25L, die vorige zomer zijn uitgevoerd, omvatten de vernieuwing van het wegdek van de start- en landingsbaan 25L en van het reeds bestaande *turnpad* naar de baan toe. Dat *turnpad* is de strook aan het einde waar vliegtuigen kunnen omkeren wanneer ze baan 25L voor vertrek moeten gebruiken, aangezien er geen aparte taxibaan aanwezig is tot aan het einde van die specifieke baan. Vliegtuigen die hun start moeten afbreken, kunnen ook op het *turnpad* keren.

Het bestaande *turnpad* is bij de renovatiewerken verbreed om de baaninfrastructuur in overeenstemming te brengen met de Europese certificeringsregels. Dat gebeurde in opvolging van een eerdere afspraak met het DGLV om dat bij een eerstvolgende renovatie in orde te brengen. Voor dat type aanpassingen aan de infrastructuur op het tarmac was tot 2023 geen vergunning nodig. Sinds 2023 geldt daarvoor wel een vergunningsplicht wanneer ter plaatse niet kan worden geïnfiltreerd. Gezien de geldende EASA-regelgeving is waterinfiltratie op die locatie niet mogelijk.

De bevoegdheid inzake de afgifte van vergunningen berust bij de bevoegde gewestelijke overheden. De federale mobiliteitsautoriteit treedt alleen op binnen haar eigen bevoegdheden. Bijgevolg is er geen specifieke samenwerkingsprocedure inzake vergunningsverlening met het Vlaamse Gewest voorzien. Brussels Airport heeft daarvoor niet tijdig een vergunning aangevraagd door een misinterpretatie van de regelgeving. BAC heeft ondertussen evenwel de nodige stappen gezet om dat in orde te brengen. Het regularisatiedossier werd begin februari 2026 ingediend. Ondertussen wordt een oplossing gezocht voor de waterinfiltratie.

Met betrekking tot uw meer specifieke vraag werden skeyes en het DGLV betrokken bij de voorbereiding van de renovatiewerken, meer bepaald in verband met de tijdelijke aanpassingen aan het baangebruik tijdens de uitvoering van de werken. Tijdens de werken was er alleen een operationele impact op het gebruik van de start- en landingsbanen, niet daarna. De bestaande operationele procedures, het baangebruik en de daaruit volgende interne verdelingen worden niet beïnvloed door de aanpassing van het *turnpad*. Het DGLV en skeyes worden tijdens een vergunningsprocedure steeds betrokken als adviesverlenende instanties.

06.03 **Britt Huybrechts** (VB): Dank u voor uw uitleg.

Die verheldering was wel nodig. Ik weet dat we er straks nog op zullen terugkomen. Als ik de verheldering nu hoor, raak ik opnieuw in de war door de tussenkomst van de ombudsman. Als dit de uitleg is die er is – en ik geloof u natuurlijk – dan heb ik het gevoel dat hier opnieuw iemand extra aan het stoken is ten nadele van Brussels Airport en ten voordele van zichzelf en de buurgemeenten. De Vlaams-Brabantse Noordrandgemeenten worden daarin zelfs mee gemanipuleerd, durf ik te zeggen, in die strijd tegen Brussels Airport.

Een gezonde verhouding tussen de randgemeenten van Vlaams-Brabant en Brussels Airport is nochtans enorm belangrijk. Het is dan ook belangrijk dat we daar een veel betere ombudsman hebben, die ook in dat dossier veel beter werk had kunnen doen.

Op de details kom ik straks nog terug met een aantal vragen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het jubileumjaar van de NMBS en de toekomst van het spoor" (56013564C)**

07 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le centenaire de la SNCB et l'avenir du rail" (56013564C)**

07.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, op 19 februari trapte de NMBS onder meer in

Hasselt het jubileumjaar af met een symbolische actie. Reizigers kregen een postkaart om iemand te bedanken, voorzien van een speciale jubileumzegel. Onder de slogan *De reis gaat verder* wordt stilgestaan – wat in deze context een mooi gekozen woord is – bij 100 jaar spoorwegen in ons land. Dat is uiteraard een mooi moment, een eeuw spoorwegen in ons land. Vandaag vervoert de NMBS dagelijks ongeveer 900.000 reizigers. U benadrukt ook telkens opnieuw dat de rol van het spoor in de toekomst alleen belangrijker zal worden.

Een jubileum is niet alleen een moment om terug te blikken, maar ook om vooruit te durven kijken. Een postkaart met 'bedankt' is zeker een mooi gebaar, maar voor de reizigers blijft de beste manier om hen te bedanken toch nog altijd een trein die rijdt zoals beloofd.

Daarom heb ik een aantal vragen voor u, mijnheer de minister. Hoe ziet u dit jubileumjaar concreet als hefboom om het vertrouwen van de reizigers in de NMBS verder te versterken?

Zal het jubileumjaar ook worden aangegrepen om in dialoog te gaan met de pendelaars en de lokale besturen over knelpunten op het terrein? Zo ja, op welke manier kan dat gebeuren?

Hoe verzoent u de feestelijke communicatie rond 100 jaar NMBS met de bezorgdheden die vandaag de dag leven bij de reizigers over de dienstregeling en het aanbod?

Welke acties en initiatieven plant de NMBS dit jaar nog in het kader van haar honderdste verjaardag?

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, dank u voor uw vragen over de honderdste verjaardag van de NMBS. Ik ben blij dat u mij de gelegenheid geeft om even stil te staan bij de rol van het spoor in ons land.

Zoals u weet, worden in dit jubileumjaar een reeks initiatieven en publieksactiviteiten georganiseerd, zoals een speciale postzegelreeks, reizende tentoonstellingen, podcasts over het spoor, een kunstwedstrijd met onderwijsinstellingen en culturele evenementen in grote stations. Ook in Train World wordt met een unieke expo stilgestaan bij de rijke geschiedenis en de toekomst van het spoor.

Sinds haar oprichting in 1926 kende de NMBS talloze mijlpalen, van de eerste elektrische trein en de introductie van de Trans Europe Express tot de uitbouw van het hogesnelheidsnet en de voortdurende modernisering van het rollend materieel. We zijn geëvolueerd van communicatie met pen en papier naar de modernste digitale tools, van meer dan 100.000 medewerkers naar minder dan 20.000, maar nog steeds even gedreven.

De NMBS beheert bovendien een uniek spoorerfgoed, dat via Train World en digitale kanalen voor het brede publiek toegankelijk wordt gemaakt.

Het jubileumjaar is ten slotte ook een moment van reflectie, waarbij de NMBS aandacht besteedt aan haar volledige geschiedenis, inclusief de moeilijke hoofdstukken, en inzet op educatie en dialoog met het publiek.

Laten we ons ook bewust zijn van dit unieke moment. We vieren slechts eenmaal een honderdjarig bestaan. De spoorwegmaatschappijen in de ons omringende landen zijn allemaal jonger dan de NMBS. We tonen dat we dit moment koesteren en er ook enige luister aan geven.

Dat neemt niet weg dat de eerste prioriteit van de NMBS de dienstverlening aan de reizigers blijft. In de afgelopen periode heeft de NMBS belangrijke stappen gezet om de dienstverlening te verbeteren. Zo vervoert de NMBS dagelijks ongeveer 900.000 reizigers – al is dat vandaag misschien niet het geval omwille van de staking – wat getuigt van haar centrale rol in de mobiliteit van ons land.

De federale Staat, die ik hier vertegenwoordig, heeft nu een echte prestatiedialoog met de NMBS. We zien dat de NMBS nu op verschillende vlakken beter presteert dan contractueel bepaald. Vooral de vooruitgang inzake reizigersinformatie en energie-efficiëntie, CO₂-reductie en zeker stiptheid is opvallend. De resultaten tonen dat de NMBS niet alleen inzet op operationele aspecten, maar ook op duurzaamheid en op klantgerichtheid.

De NMBS heeft fors geïnvesteerd in het optimaliseren van haar processen, het vernieuwen van haar

materieel en het verbeteren van haar infrastructuur. Dankzij die inspanningen zijn de treinen steeds vaker op tijd, wat de beste manier blijft om de reizigers te danken voor het vertrouwen.

De NMBS investeert ook zeer sterk in de contacten met de lokale besturen – een voorbeeld daarvan hebben we vorige week besproken – van steden en gemeenten, met de vervoersregio's en met andere stakeholders, dit elk jaar en niet enkel in 2026.

Kortom, de NMBS bouwt verder op haar rijke verleden, maar ze kijkt vooral vooruit. Met concrete acties en initiatieven om de stiptheid te verbeteren, blijft ze luisteren naar de wensen van haar reizigers.

Innovatie en duurzaamheid staan centraal in de toekomstige visie van de NMBS, alsook de digitalisering van de dienstverlening en een ambitieus innovatieprogramma. Recentelijk behaalde de NMBS een gouden EcoVadis-score, waarmee ze tot de top van haar sector behoort op het vlak van duurzaamheid.

Ook de maatschappelijke rol van de NMBS mag niet onderschat worden. Als één van de grootste werkgevers van het land zet de NMBS sterk in op diversiteit en inclusie en investeert ze fors in de toegankelijkheid van haar stations en haar treinen. Met haar openbaredienstcontract tot 2035 engageert de NMBS zich het vervoersaanbod verder uit te breiden en haar rol als ruggengraat van de Belgische mobiliteit te versterken. Zo blijft de NMBS werken aan een spoorwegnet dat betrouwbaar, modern en klantgericht is.

Zoals ik eerder al zei, is het openbaar vervoer eigendom van iedereen en moet het voor iedereen toegankelijk zijn.

Als minister van Mobiliteit moedig ik de NMBS aan om van deze verjaardag gebruik te maken om zich beter bekend te maken bij alle doelgroepen. Het is noodzakelijk dat de NMBS maatregelen kan uitvoeren die gericht zijn op het verhogen van het aantal passagiers en zo een van de doelstellingen van haar openbaredienstcontract kan bereiken, namelijk het aantal passagiers tegen 2032 met 30 % verhogen.

Ik hoop dat veel bedrijven hun personeel een korting geven om eens een hele week de trein te nemen. Ze zullen zich snel realiseren dat ze niet in de file staan en dat de trein hen op een vlotte manier naar hun bestemming brengt.

07.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit heel uitgebreid antwoord. Ik kan daar weinig tegenin brengen als repliek, maar ik zal dat toch doen.

Het is mooi dat allerlei initiatieven worden opgezet, want in 100 jaar is er al heel wat gepasseerd. U haalde verschillende mijlpalen aan, maar ook de moeilijker hoofdstukken die werden overwonnen. Ik sluit mij zeker aan bij wat u daarnet hebt gezegd, namelijk dat de NMBS dit jubileumjaar moet aangrijpen om zich beter en positiever kenbaar te maken bij het bredere publiek.

We moeten niet alleen terugblikken naar het verleden, maar zeker ook vooruitkijken. Het grootste plezier dat we de reizigers kunnen doen, is de trein op tijd doen rijden. Net daarom is het ironisch dat ik deze vraag vandaag moet stellen tijdens een driedaagse staking. Het is het lot geweest dat heeft bepaald dat er vandaag vragen aan de minister van Mobiliteit worden gesteld, maar het maakt nog maar eens duidelijk dat de staking de dienstverlening onder druk zet en dat de pendelaars het vertrouwen in de NMBS momenteel kwijt zijn.

Net als u hoop ik dat dit jubileumjaar wordt aangewend om het vertrouwen aan te zwengelen, zodat de reizigers opnieuw geloof krijgen in het openbaar vervoer. Ik ben deze ochtend met de auto naar Brussel gekomen en dat was echt geen pretje.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van de wapenstok door Securailagenten" (56013625C)
08 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de la matraque par les agents de Securail" (56013625C)

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

Tot op heden is het dragen van een wapenstok door bewakingsagenten in dit land verboden. Agenten van de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) mogen evenmin een wapenstok dragen.

In Nederland loopt er een proefproject waarbij een aantal zogenaamde BOA's (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) gedurende twee jaar een wapenstok mogen dragen. Treinboa's dienden hiervoor eerst een specifiek certificaat te behalen na het volgen van een gerichte opleiding en training.

Heeft de minister kennis van het proefproject voor het dragen van een wapenstok door BOA's in Nederland?

Hoe evalueert de minister dit proefproject? Zou een soortgelijk proefproject zinvol kunnen zijn binnen het spoorgebeuren in dit land?

Heeft de minister in het verleden al overleg gehad met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken aangaande het dragen van een wapenstok door bewakingsagenten? Zo ja, wat waren de inhoud en het resultaat van dat overleg? Zo neen, overweegt de minister hierover een overleg?

Zal de minister overleg hebben met zijn Nederlandse ambtgenoot over de organisatie en/of resultaten van het proefproject dat in Nederland plaatsvindt?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: In België wordt de bevoegdheid voor het wettelijk kader waarbinnen private veiligheidsagenten, waaronder Securailagenten, opereren, geregeld in de wet van 2 oktober 2017 betreffende de private en bijzondere veiligheid. Die wet ressorteert onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ze bepaalt strikt welke interventiemiddelen mogen worden gebruikt en onder welke voorwaarden.

In Nederland loopt momenteel een proefproject waarbij 75 speciaal opgeleide medewerkers van NS gedurende één jaar worden opgeleid en uitgerust met een korte wapenstok. Die boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) volgen een specifieke opleiding en moeten een certificaat behalen om het middel te mogen gebruiken. De eerste gecertificeerde speciaal opgeleide medewerkers worden eind april 2026 verwacht. Het proefproject wordt uitgevoerd in Rotterdam, Den Haag, Zwolle en Den Bosch naar aanleiding van een duidelijke stijging van agressie-incidenten. Het project maakt deel uit van een ruimer veiligheidsplan waarbij ook hoofdconducteurs worden uitgerust met bodycams en er aanvullende investeringen gebeuren in veilige stations. De wapenstok is dus slechts één element in een geïntegreerde aanpak. Het project is expliciet tijdelijk en bedoeld om te worden geëvalueerd en eventueel bijgestuurd.

Ik heb kennisgenomen van die ervaring in Nederland en zal de NMBS vragen zich over dat proefproject te buigen en na analyse mij daarover een advies te bezorgen.

In België vallen Securailagenten onder de wet van 2 oktober 2017 betreffende de private en bijzondere veiligheid. Die wet bepaalt strikt welke interventiemiddelen mogen worden gebruikt. De wetgever heeft er bewust voor gekozen geen impactwapens zoals een wapenstok, toe te laten, aangezien die middelen een aanzienlijk risico inhouden op lichamelijk letsel, disproportioneel geweld en escalatie van incidenten. De invoering van een wapenstok voor veiligheidsagenten zou dan ook een fundamentele wijziging vormen aan het Belgische kader.

Een proefproject zoals in Nederland zou in België enkel kunnen worden overwogen op basis van een uitgebreide risicoanalyse, een grondige juridische evaluatie, overleg met alle betrokken overheden en departementen en met aandacht voor de impact op het reizigersvertrouwen en de maatschappelijke perceptie.

Ondertussen blijft de NMBS inzetten op een duidelijk veiligheidsmodel dat gebaseerd is op de-escalatie, ontradende aanwezigheid, nauwe samenwerking met de politie en het gebruik van proportionele middelen zoals sprays, handboeien en beschermingsuitrusting.

Ik laat opmerken dat uw vragen eveneens betrekking hebben op de bevoegdheden van minister Quintin. Ik verzoek u dus om ze ook aan hem te stellen, zoals ik dat ook zal doen.

08.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Dan zullen we samen minister Quintin aan de tand voelen.

De kwestie van het gebruik van de wapenstok gaat al heel lang mee en kent voor- en tegenstanders. Momenteel is het inderdaad niet mogelijk voor bewakingsagenten om een wapenstok te gebruiken. Daarom is het project dat in Nederland al een tijdje loopt, bijzonder interessant.

De insteek van mijn vraag was precies of dat hier ook navolging verdient. Uw analyse dat een wapenstok aanleiding kan geven tot lichamelijke letsels, deel ik niet volledig. Misschien is zelfs het tegendeel waar. Een wapenstok is namelijk soms net een middel om minder geweld te gebruiken. Het kan mogelijk zelfs lichamelijke letsels voorkomen. Dat zal het onderzoek op termijn moeten uitwijzen.

Soms zien we goede dan weer minder goede maatregelen over de grens. In dit geval vind ik het jammer dat zoiets niet bij ons gebeurt, maar in Nederland en ik dring erop aan om het project van nabij te volgen. Het kan misschien interessant zijn om een goede insteek te krijgen in de eeuwige voor-of-tegengediscussie over de wapenstok.

*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 "Het schrappen van parkeerplaatsen aan het station van Nijlen" (56013644C)

09 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression d'emplacements de parking à la gare de Nijlen" (56013644C)

09.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De NMBS wil veertien parkeerplaatsen voor auto's schrappen aan het station van Nijlen. Ze doen dit om een nieuwe fietsenstalling aan te leggen.

Het lokale bestuur van Nijlen tekende tevergeefs beroep aan tegen de plannen van de NMBS.

Lokale bewoners en plaatselijke handelaren lijken ook niet blij te zijn met het schrappen van de parkeerplaatsen voor auto's. De huidige situatie inzake parkeren wordt als problematisch ervaren, bijkomend schrappen van parkeerplaatsen zou dit enkel maar erger maken.

Bovendien zou er voldoende plaats zijn in de fietsenparking zoals die er nu is.

Heeft de minister kennis van de plannen van de NMBS aan het station van Nijlen? Hoe beoordeelt hij die?

Heeft er overleg plaatsgevonden tussen de NMBS en het lokale bestuur van Nijlen? Zo ja, waar, wanneer en wat was de inhoud? Zo neen, waarom niet?

Welke argumentatie haalt de NMBS aan om toch (tegen de lokale wil in) door te zetten met hun plannen tot het schrappen van parkeerplaatsen van auto's ten voordele van bijkomende fietsenstalling?

Wanneer plant de NMBS de aanvang der werken? Zal er voorafgaand vernieuwd overleg met de lokale actoren gevoerd worden?

Welke stappen kan het lokaal bestuur in Nijlen volgens de minister nog nemen opdat er toch rekening zou worden gehouden met hun lokale visie?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, zoals ik vaak en graag benadruk en aangezien ik zelf veel gebruikmaak van het spoorvervoer, vormt het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België. Overwegingen met betrekking tot de toegankelijkheid van stations mogen daarom niet afzonderlijk of incidenteel worden gemaakt, maar moeten deel uitmaken van een alomvattende, coherente en geïntegreerde aanpak op netwerkniveau.

Het is de bedoeling om de aantrekkelijkheid van de trein duurzaam te versterken door efficiënte verbindingen te waarborgen met alle transportmodi, zijnde auto, fiets, regionaal openbaar vervoer en andere oplossingen rond gedeelde mobiliteit. In die logica wil ik veilig parkeren in de buurt van stations bevorderen, zowel voor fietsers als voor auto's, als essentiële hefboomen voor intermodaliteit.

Het openbaredienstcontract voorziet dat de NMBS tegen eind 2026 76.200 autoparkeerplaatsen moet realiseren en tegelijkertijd een voldoende en veilig aanbod aan fietsenstallingen moet ontwikkelen. Of het nu gaat om het station van Nijlen of elders, daarover moet globaal worden nagedacht, met de actieve deelname van de lokale overheden en van de gewestelijke vervoersbedrijven, overeenkomstig de visie die NMBS uitdraagt en die tot doel heeft performante verbindingen te waarborgen tussen de verschillende vervoersmodi rond de stations. De modernisering van de onthaalinfrastructuur, zodat die modern, toegankelijk, functioneel en intermodaal is, is een van de belangrijkste prioriteiten van de directie Stations van de NMBS.

De NMBS heeft recent overleg gehad met het lokale bestuur van Nijlen over de bouw van nieuwe fietsstallingen bij het station. Dat gesprek vond plaats in een constructieve sfeer. Beide partijen toonden zich na afloop tevreden. De NMBS en de gemeente Nijlen engageren zich om samen de beste oplossing te vinden in het belang van de treinreizigers en de inwoners van de buurt. Zodra meer verteld kan worden over die oplossing, zullen de NMBS en de gemeente daarover samen communiceren.

09.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de essentie is dat er echt goed moet worden overlegd met het lokale bestuur, zodat er niet zomaar eenzijdig maatregelen worden opgelegd of acties worden ondernomen. Dat geldt ook in het bredere kader van de doelstellingen die binnen het openbaredienstcontract moeten worden gehaald. Er moet steeds overlegd worden en rekening gehouden worden met de lokale besturen, zeker voor maatregelen met een mogelijk lokale impact. Ik verneem dat dat overleg heeft plaatsgevonden, dat men tevreden is en dat men verder zal communiceren. We volgen dat verder op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les pannes de chauffage à la gare de Mons" (56013654C)**

10 **Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De problemen met de verwarming in het station Bergen" (56013654C)**

10.01 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, il n'a échappé à personne que les Montois et les Montoises ont fait preuve d'une incroyable résilience lors de la gigantesque et récente coupure de gaz qui a touché Mons et ses environs. Pendant plusieurs jours, des milliers de foyers ont été privés de gaz et même d'électricité. Je ne m'attarderai pas sur l'absence d'intervention du gouvernement wallon, ni sur la nécessité d'une enquête approfondie concernant les causes de cette panne d'envergure ainsi que ses conséquences. Je vais donc revenir sur le pré carré qui est le vôtre, puisque ma question porte sur la gare de Mons, elle aussi touchée par cette panne.

Monsieur le ministre, tout d'abord, comment ce problème technique chez ORES a-t-il impacté la SNCB, tant dans la circulation des trains que dans le confort des navetteurs et les activités des commerces à l'intérieur de la gare? La SNCB compte-t-elle demander des dédommagements à ORES? Une démarche a-t-elle déjà été entamée?

Hier, nous apprenions qu'ORES avait dévoilé le montant forfaitaire de dédommagement pour les

particuliers, à savoir 200 euros. Quant aux professionnels, dont ceux du secteur horeca notamment, qui ont été fortement impactés par ces journées de coupure de gaz, en plein week-end de la Saint-Valentin, ils doivent introduire un dossier, avec des démarches administratives importantes, pour évaluer le préjudice subi. Ceux qui ne souhaitent pas constituer ce dossier – ou n'auront pas le temps de le faire – devront se contenter du montant forfaitaire proposé aux particuliers, soit 200 euros. La SNCB introduira-t-elle, elle aussi, un dossier?

Nous apprenions également, dans un article publié dans *Sudinfo*, que dès les premiers jours de la panne, la SNCB avait fait installer une chaudière mobile de 500 kilowatts. Quel a été le coût de l'installation et de l'utilisation d'une telle chaudière pour une société publique?

Dans le même article, on pouvait lire: "Un camion rapporte du mazout régulièrement." Contactée par nos soins, la SNCB n'a pas été en mesure de répondre, cette semaine, à la question concernant le nombre de litres transportés. Pourriez-vous nous apporter des éclaircissements quant à cet approvisionnement en mazout? Là encore, quel a été le coût pour la SNCB?

Enfin, face aux difficultés rencontrées par ORES, il n'est pas exclu qu'une telle panne se reproduise dans d'autres villes, et donc potentiellement dans d'autres gares. La SNCB compte-t-elle tirer des leçons de cet épisode afin d'être préparée au mieux en cas de nouvelle panne de cette envergure?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Prévot, la gare de Mons n'a pas été concernée par la coupure consécutive à l'incident survenu chez ORES, car elle se situe en dehors de la zone affectée. Cela signifie qu'il n'y a eu aucune conséquence directe sur l'exploitation ferroviaire, le confort des voyageurs ou les activités commerciales dans le bâtiment.

En réalité, l'installation d'une chaudière mobile de 500 KW dans la gare n'est pas liée à la panne d'ORES, mais à un dysfonctionnement des chaudières existantes. Ces appareils étant toujours sous garantie, les coûts relatifs à la chaudière mobile (installation, location et consommation) sont pris en charge par l'entreprise responsable de leur mise en place. Toutefois, je ne suis pas en possession des chiffres exacts portant sur ces coûts ni sur le nombre de litres de mazout, puisque ce n'est évidemment pas la SNCB qui va les supporter. Si vous souhaitez que j'obtienne ces précisions, je demanderai bien volontiers qu'on puisse vous les fournir. L'approvisionnement en mazout de la chaudière provisoire relève également de la responsabilité de la société ayant installé les chaudières, et ce jusqu'à leur remise en service. Par conséquent, aucun coût n'est, vous l'aurez compris, à charge de la SNCB.

Enfin, indépendamment de la récente coupure du réseau de gaz à Mons, la SNCB développe et met en œuvre un programme de rénovation énergétique de ses bâtiments afin de mieux se préparer en cas de nouvelle panne d'une telle ampleur. Pour vous être agréable, j'ai bien fait vérifier l'information parce que je me suis dit que, d'une manière ou d'une autre, il pouvait exister un impact en rapport avec ORES. Il n'en est rien. Je me suis même demandé si, malicieusement, vous ne vouliez pas que je me fâche avec sa présidente qui est, du reste, quelqu'un que vous connaissez aussi bien que moi, mais que nous avons rencontrée en d'autres temps et dans un autre parlement.

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

Loin de moi l'idée de vous brouiller avec qui que ce soit, mais la lecture de l'article paru dans *Sudinfo* m'avait laissé penser qu'un flou pouvait, en tout cas, subsister. Ma question vous permet donc de rétablir aujourd'hui la vérité, à savoir que ces deux événements étaient interdépendants, que la gare ne se situait pas dans la zone, mais qu'elle a été confrontée à un problème structurel de chaudières.

Vous me rassurez également quant aux coûts, puisque ceux-ci ne sont pas supportés par l'argent public, mais bien par la société qui reste liée par son contrat de maintenance.

Je vous remercie d'avoir eu la gentillesse de m'éclairer à ce sujet et de rendre compte qu'il n'existait aucun lien de cause à effet avec la panne qu'ont subie les Montoises et les Montois. Blague dans le coin, j'ai entendu que vos homologues wallons avaient refusé d'entendre le pouvoir organisateur, en l'occurrence la Ville de Mons. Gouverner, c'est prévoir. Comme je sais que vous êtes quelqu'un de prévoyant et que vous aimez tirer les leçons de certaines difficultés, n'hésitez pas à leur passer un petit coup de fil. Je pense qu'il serait de bon aloi de pouvoir entendre dans une autre assemblée le bourgmestre de Mons, les personnes qui ont géré la crise et ORES.

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

11 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport d'Infrabel sur les accidents aux passages à niveau" (56013656C)

11 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het rapport van Infrabel over de ongevallen aan overwegen" (56013656C)

11.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, voici quelques jours, Infrabel a publié son rapport sur le nombre d'accidents enregistrés aux passages à niveau. Le gestionnaire en a répertorié 29 en 2025, soit le chiffre le plus bas jamais enregistré. Les mesures prises par l'opérateur semblent donc porter leurs fruits, même si, malheureusement, ces 29 accidents ont encore entraîné le décès de cinq personnes.

Pour sécuriser le réseau ferroviaire, Infrabel a entamé, il y a quelques années déjà, un énorme travail de sécurisation de ses infrastructures. La mise en place du numéro 1711 notamment a permis d'éviter un certain nombre d'accidents, tout comme l'installation de *warning boxes* aux passages à niveau. Et il y a aussi surtout tous les ouvrages d'art mis en œuvre pour supprimer purement et simplement les passages à niveau.

Malgré tout, les passages à niveau demeurent des lieux dangereux. Il en existe un certain nombre et c'est là que la plupart des accidents graves se produisent. Infrabel a déjà supprimé 470 passages à niveau ces deux dernières décennies. Néanmoins, il en reste encore un nombre impressionnant

Monsieur le ministre, dans ma circonscription, en Brabant wallon, quelques passages à niveau demeurent réellement problématiques. Je pense en particulier à ceux se trouvant sur le territoire de la ville de Wavre. Fin 2024, un accident important s'y était produit, ne faisant heureusement aucune victime. À l'époque, on nous parlait de projets pour supprimer certains des passages à niveau sur cette ligne, en particulier à Wavre. Qu'en est-il aujourd'hui? Nous n'entendons plus parler de ces projets wavriens. Ont-ils été mis de côté? Outre le danger que représentent les passages à niveau, singulièrement à Wavre mais aussi ailleurs, ce sont aussi une source de gros embouteillages, notamment à Wavre, en particulier aux heures de pointe. Quelles solutions sont envisagées par Infrabel pour améliorer cette situation, là où les infrastructures ne seront pas mises en œuvre dans les années qui viennent, et pour tenter de résoudre cette problématique d'embouteillages?

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue, pour cette question importante.

Comme je l'ai déjà formulé, la sécurité aux passages à niveau nécessitera toujours une attention soutenue en vue de réduire le nombre d'accidents, qui sont souvent extrêmement dramatiques. Si ce n'est pas des vies qui sont perdues, ce sont souvent des dommages physiques très conséquents pour les personnes.

Ceci dit, les chiffres publiés par Infrabel pour l'année 2025, que vous reprenez dans votre question, montrent que les actions menées en matière de sécurisation des passages à niveau produisent des résultats concrets. Les efforts déployés par Infrabel pour mettre la sécurité au cœur de toutes ses actions portent donc leurs fruits.

Cette évolution est positive, mais elle ne doit pas faire oublier le fait que ces accidents sont majoritairement liés à des comportements imprudents contre lesquels il faut continuer à lutter. C'est pourquoi Infrabel a encore lancé dernièrement, vous l'aurez vu, des campagnes de sensibilisation sur ce sujet.

En ce qui concerne la situation de Wavre, Infrabel travaille actuellement sur des projets visant la suppression de cinq passages à niveau sur le territoire communal. La commune est pleinement associée à l'ensemble du processus. Une réunion s'est tenue le 21 novembre 2025. Une nouvelle concertation a encore eu lieu la semaine dernière, ce qui me semble illustrer la volonté d'Infrabel de construire ces projets en partenariat étroit avec les autorités locales.

S'agissant des temps d'attente et des embouteillages aux passages à niveau, il est important de rappeler que les durées de fermeture ne sont pas arbitraires. Elles sont calculées sur base de critères techniques stricts, tenant compte notamment du trafic ferroviaire, des vitesses des trains et des conditions d'exploitation, afin de garantir à tout moment un niveau de sécurité maximal tant pour les trains que pour les usagers de la route.

Les projets de suppression et de remplacement des passages à niveau s'inscrivent donc dans une logique de coopération étroite entre Infrabel, les communes et les autres acteurs concernés. L'objectif est bien d'aboutir ensemble à des solutions durables qui améliorent à la fois la sécurité ferroviaire et la mobilité locale, dans un esprit de dialogue et d'adhésion partagé.

Chaque année, des articles budgétaires sont, à juste titre, dédiés uniquement à ces travaux aux passages à niveau.

11.03 Dimitri Legasse (PS): J'avais effectivement connaissance du fait que l'autorité communale locale continuait à dialoguer avec Infrabel. Les questions qui se posent aujourd'hui sont celles de la planification et de l'échéance. Or il semble que ni Infrabel ni la commune ne soient à l'heure actuelle en mesure de planifier ou du moins de situer sur une ligne du temps, même large, la perspective de ces travaux.

J'évoque le sujet avec insistance parce que, dans ma propre commune en Brabant wallon, qui est beaucoup plus rurale, une partie de ces travaux ont déjà été effectués. Je ne ferai pas l'erreur de dire qu'ils étaient moins urgents dans ma commune qu'ailleurs.

À Wavre toutefois, où vous connaissez comme moi la situation, vous conviendrez que celle-ci est vraiment problématique. Il y a en effet cinq passages à niveau sur une seule commune sur des axes collecteurs, c'est-à-dire importants en termes de densité de circulation – d'où mon insistance aussi sur l'aspect embouteillages. Au vu de ces conditions, il importe que l'on ait une vue planifiée et que l'on puisse situer sur une ligne du temps les importants travaux d'infrastructure devant être réalisés.

Au-delà de la ligne, du nombre de passages et de la densité de circulation, ces travaux seront selon toute probabilité particulièrement difficiles à réaliser, tant en termes de permis qu'en termes de financement et de réalisation, compte tenu du bâti.

Je me permets dès lors d'insister, monsieur le ministre, quant à l'importance de ces travaux et de pouvoir les situer sur une ligne du temps.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact de la nouvelle halte de Braine-Alliance sur la ligne Charleroi-Bruxelles" (56013668C)

12 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de nieuwe halte Braine-Alliance op de lijn Charleroi-Brussel" (56013668C)

12.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, la future halte de Braine-Alliance, dont la mise en service est prévue – selon mes informations – pour fin 2026, s'inscrit dans le cadre des aménagements liés à l'arrivée du RER et des travaux en cours sur la ligne Charleroi-Bruxelles.

Alors que cette halte vise à améliorer l'accessibilité locale, notamment pour les personnes à mobilité réduite, il est important de clarifier son impact sur les temps de trajet annoncés entre Charleroi et Bruxelles et son articulation autour des projets de modernisation de la ligne.

Monsieur le ministre, comment cette nouvelle halte s'intègre-t-elle dans les objectifs de réduction du temps de trajet entre Charleroi et Bruxelles? Quelle sera son incidence sur la ponctualité et la fréquence des trains, notamment en période de pointe?

Cette halte sera-t-elle desservie uniquement par les trains S ou P ou sera-t-elle également une halte obligatoire pour les trains IC? Si elle devait être réservée aux trains S et P, quelles mesures sont-elles prévues pour éviter une surcharge de ces trains et garantir une offre suffisante pour les usagers?

Quels sont les aménagements prévus pour minimiser l'impact de cette halte sur la fluidité du trafic ferroviaire, notamment en termes d'infrastructure et de signalisation? Comment cette halte s'articule-t-elle avec les autres projets en cours?

Quelles sont les prévisions en matière de fréquentation pour cette halte, et comment les capacités d'accueil – parkings, accès PMR, etc. – ont-elles été dimensionnées pour répondre à la demande? Des études ont-elles été réalisées pour évaluer l'impact de cette halte sur le trafic global de la ligne, et quels en sont les résultats?

Comment votre administration compte-t-elle communiquer auprès des usagers pour les informer des changements induits par cette nouvelle halte, notamment en termes d'horaires et de correspondances?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, la ligne Bruxelles-Charleroi constitue un axe ferroviaire majeur, tant pour la mobilité quotidienne des navetteurs que pour le développement économique et territorial du centre du pays. À ce titre, chaque évolution de l'offre ou de l'infrastructure fait l'objet d'analyses approfondies afin de garantir à la fois la performance du réseau, la fiabilité du service et l'amélioration de l'accessibilité locale. C'est dans ce contexte que s'inscrit la future halte de Braine-Alliance, dont la mise en service fait partie intégrante, comme vous le savez, du projet RER.

Ce nouvel arrêt n'impactera en rien les temps de parcours actuels entre Charleroi et Bruxelles-Midi. Il n'existe aucun lien entre la desserte de la gare de Braine-Alliance par les trains S Nivelles-Bruxelles et l'offre IC Charleroi-Bruxelles. La desserte de Braine-Alliance n'aura donc aucun impact sur la ponctualité ou sur la fréquence des trains de la ligne. Les simulations réalisées montrent une stabilité du niveau de ponctualité, aussi bien en heures creuses qu'en heures de pointe. Les équilibres actuels du service seront donc pleinement préservés.

Les possibilités de desserte de Braine-Alliance à partir du service annuel 2027 ont été étudiées par Infrabel, en concertation avec la SNCB. Conformément à ce qui est prévu dans le cadre du projet RER, la gare de Braine-Alliance sera exclusivement desservie par des trains S, les trains IC marquant déjà l'arrêt à Braine-l'Alleud. Par ailleurs, les trains S concernés disposent encore de capacités suffisantes pour accueillir les nouveaux voyageurs de Braine-Alliance, étant entendu qu'une partie d'entre eux empruntent déjà aujourd'hui les trains S et IC à Braine-l'Alleud. Ces possibilités ont fait l'objet d'une optimisation opérationnelle, tant pour une desserte en semaine que pour une desserte le week-end. Concrètement, en semaine, il est prévu de faire arrêter les trains S9 reliant Nivelles, Etterbeek, Leuven et Landen en gare de Braine-Alliance. Durant le week-end, ce sont les trains S19 reliant Nivelles, Etterbeek, Brussels Airport, Leuven et Landen qui desserviront la halte. Je précise que cette prévision devra être confirmée par la SNCB lors de sa commande des sillons, qui aura lieu en avril de cette année, conformément aux procédures en vigueur.

S'agissant de l'impact opérationnel de l'arrêt de Braine-Alliance, Infrabel et la SNCB ont optimisé les temps de parcours entre Nivelles et Holleken afin de minimiser l'impact lié au temps nécessaire à l'arrêt en gare de Braine-Alliance. Cette optimisation repose sur plusieurs leviers complémentaires déjà intégrés dans les calculs actuels. D'une part, elle passe par l'utilisation d'un matériel plus performant qu'actuellement et standardisé à toutes les heures de la journée, ce qui permet une plus grande régularité d'exploitation. D'autre part, elle s'appuie sur l'adaptation des réserves et des temps tampons nécessaires à l'exécution des travaux afin de maintenir la robustesse de l'horaire, malgré un contexte de chantier. En outre, elle repose sur la diminution des temps d'arrêt dans d'autres gares, ce qui permet de compenser le temps requis pour l'arrêt supplémentaire à Braine-Alliance.

L'ensemble de ces mesures permet aujourd'hui d'intégrer cet arrêt sans dégradation du service, tout en tenant compte des contraintes actuelles et futures du réseau.

Sur le plan de l'infrastructure, entre Waterloo et Braine-Alliance, la ligne 124 est passée de deux à quatre voies et la vitesse de référence y a été revue à la hausse. De plus, la SNCB adaptera son matériel roulant pour desservir la gare de Braine-Alliance avec ses automotrices les plus récentes – les Desiro –, offrant de meilleures performances d'accélération. Elles remplaceront les automotrices

Sprinter – qui n'étaient pas si "sprinteuses" que cela, finalement –actuellement en service sur les relations S de la ligne. La gare se situe ainsi sur un tronçon déjà modernisé à quatre voies, où le trafic IC est séparé du trafic S.

En ce qui concerne l'évolution de l'infrastructure, je rappelle que les travaux de mise à quatre voies de la ligne entre Nivelles et Linkebeek se poursuivent. Il est important de souligner que la desserte de la halte sera encore améliorée lors de la mise en service des deux voies additionnelles sur les tronçons encore en chantier. Autrement dit, l'horizon de fin des travaux est identifié et les perspectives d'amélioration de l'offre sont pleinement intégrées dans la planification à long terme.

À terme, lorsque l'offre y sera complète, soit avec une fréquence de quatre trains S par heure et par sens, plusieurs centaines de voyageurs devraient monter et descendre à Braine-Alliance. Il faut toutefois préciser que cette fréquence de quatre trains par heure ne sera pas encore d'application en 2026. Ce serait trop beau!

Quoi qu'il en soit, il n'y aura pas d'impact sur le trafic: les trains S existants, bénéficiant d'un matériel roulant plus performant et circulant sur une infrastructure modernisée à quatre voies avec une meilleure vitesse de ligne, marqueront un arrêt supplémentaire sur le trajet. Cet arrêt est compensé par les meilleures performances de l'infrastructure et du matériel roulant et n'a aucune incidence sur les trains ne desservant pas Braine-Alliance.

Les capacités d'accueil de la gare ont été dimensionnées selon une approche progressive et évolutive, tenant compte du caractère nouveau de ce point d'arrêt.

Concernant l'accessibilité, chaque quai sera desservi par un ascenseur garantissant une accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite et assurant la conformité aux exigences réglementaires en matière d'accessibilité universelle. Les cheminements piétons ont également été conçus pour offrir des liaisons sécurisées et adaptées à tous les usagers. S'agissant du stationnement automobile, le dimensionnement définitif du parking sera ajusté en fonction du retour d'expérience lié à l'exploitation réelle de la gare et à l'évolution de la fréquentation. Dans l'attente de ces données, un parking provisoire de 23 places, directement relié aux installations de la gare, est prévu afin de garantir un niveau de service minimum dès la mise en service. Un parking vélo de 52 places est également prévu, dont 32 dans un espace sécurisé. Sa capacité a été déterminée selon la même logique d'adaptation progressive à la demande, tout en intégrant des objectifs de promotion des mobilités actives et de l'intermodalité.

Cette approche permet de concilier la maîtrise des investissements initiaux et la capacité d'adaptation future en fonction des usages constatés.

Après l'approbation du plan de transport par le Conseil des ministres, la SNCB organisera, comme tous les trois ans, des sessions d'information afin de présenter l'évolution de l'offre pour chaque région en 2027, 2028 et 2029. Lors de la session destinée aux bourgmestres et aux élus du Brabant wallon, l'évolution de l'offre S Nivelles-Bruxelles, y compris la desserte de Braine-Alliance, y sera détaillée. Une communication à la presse est également prévue afin d'informer plus largement le public de ces évolutions.

12.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour votre réponse particulièrement complète et surtout rassurante. Je vous savais également attentif aux temps de parcours entre Charleroi et Bruxelles. Pour vous avoir rencontré lors d'une réunion à l'hôtel de ville de Charleroi, j'ai bien conscience que vous êtes impliqué dans ce dossier.

La liaison entre Charleroi et la capitale revêt une importance majeure pour la métropole wallonne. Je me réjouis dès lors de constater, à la lecture de votre réponse, que ces haltes n'affecteront ni la vitesse ni la fréquence des trains, en particulier les trains IC, et qu'elles seront au contraire bénéfiques pour l'attractivité de Charleroi, mais aussi, à terme, pour Braine-Alliance et pour les déplacements des navetteurs.

Je vous remercie encore pour l'ensemble de ces réponses.

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

13 Vraag van Phaedra Van Keymolen aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de 10 beurtenkaart voor NMBS-parkings?" (56013672C)

13 Question de Phaedra Van Keymolen à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la carte 10 accès aux parkings de la SNCB" (56013672C)

13.01 Phaedra Van Keymolen (cd&v): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat misschien niet over een groot wereldprobleem, maar als burgemeester van Haaltert word ik vaak aangesproken over deze kwestie. Sinds februari heeft de NMBS de klassieke 10 beurtenkaart voor haar stationsparkings afgeschaft. Nochtans was dat onder meer aan het station van Denderleeuw een van de bestverkochte producten. Wanneer er af en toe problemen zijn op de spoorlijn van het station van Haaltert, wijken veel mensen uit naar het grotere station van Denderleeuw om daar de trein te nemen.

Reizigers worden vandaag via de NMBS-website doorverwezen naar het Flex Parkingabonnement, met formules van 6 of 10 toegangen per maand of 40 toegangen per jaar. Volgens veel pendelaars was de vroegere 10 beurtenkaart net een zeer flexibel en betaalbaar product. Ze was bijzonder geschikt voor mensen die niet elke dag met de wagen naar het station rijden of die er alleen occasioneel parkeren, bijvoorbeeld bij verstoringen op een andere lijn. De nieuwe 6 beurtenformules en 10 beurtenformules vervallen daarentegen na een maand. Wie zijn beurten in die periode niet volledig gebruikt, bijvoorbeeld door ziekte of gewijzigde werkplanning, verliest ze. Het abonnement is bovendien niet terugbetaalbaar. Voor de occasionele gebruikers betekent dat in de praktijk minder flexibiliteit en vaak een hogere effectieve kost.

Werd de overheid als aandeelhouder vooraf geïnformeerd over de afschaffing van de 10 beurtenkaart? Op basis van welke verkoop- en gebruiksanalyses werd de beslissing genomen? Werd specifiek onderzocht wat de impact is op occasionele treinreizigers en gebruikers van lijnen met frequente verstoringen? Bent u bereid om bij de NMBS aan te dringen op de herinvoering van een tijdonafhankelijk parkeerproduct, of op een aanpassing van Flex Parking met kleinere bundels zonder maandelijkse vervaldatum? Kortom, waarom werd een goed werkend product afgeschaft en kan het opnieuw worden ingevoerd?

13.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, mevrouw de burgemeester, ik zal u eens moeten komen bezoeken in Haaltert. We zullen dat organiseren.

De NMBS past autonoom haar tarieven voor parkings aan in het kader van de strategie die werd bepaald volgens zes principes in haar openbaredienstcontract. Ik herhaal die principes, die u ongetwijfeld kent: prioritaire toegang voor treinreizigers tot parkings met toegangscontrole; een voordelig tarief voor regelmatige en occasionele treinreizigers wanneer de parking betalend is; een gedifferentieerd tariefbeleid dat rekening houdt met het stationstype, de gebruikersprofielen en de lokale markt; dekking van de operationele kosten door de inkomsten; aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer tussen de woonplaats en het station door concurrentie op het vlak van tarieven te vermijden; het aanbieden van een ruim scala aan intermodale diensten, zoals deelauto's en -fietsen, laadpalen aan stations en fietspunten.

De 10 beurtenkaarten voor NMBS-parkings waarnaar u verwijst, werden hoofdzakelijk ontwikkeld voor de combinatie met 10 rittenkaarten. Aangezien die in oktober 2025 werden afgeschaft, was het logisch om ook de 10 beurtenkaarten voor parkings te vervangen door nieuwe, beter afgestemde oplossingen voor de betrokken reizigers.

Voor regelmatige treinreizigers biedt de NMBS voltijdse parkeerabonnementen aan en sinds maart 2025 ook nieuwe Flex Parkingproducten. Die nieuwe producten zijn voordelig voor wie meer dan drie keer per maand gebruikmaakt van een NMBS-parking. Dat nieuwe product is zelfs voordeliger dan de vroegere 10 beurtenkaarten voor alle treinreizigers die meer dan vier keer per maand een parking gebruiken.

Voor reizigers die occasioneel gebruikmaken van een betalende NMBS-parking, is een dagticket tegen reizigerstarief voordeliger. Sinds 1 februari 2026 werd de prijs daarvan gemiddeld met 30 % verlaagd. Dat dagticket kan eenvoudigweg via de NMBS-app worden aangekocht en garandeert toegang tot de

parking.

Hetzelfde reizigerstarief wordt bovendien automatisch toegepast bij vertoon van een geldig vervoersbewijs aan de kassa van de parking.

13.03 Phaedra Van Keymolen (cd&v): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister, maar ik denk dat u ook begrijpt dat het eigenlijk niet het antwoord is waarop ik had gehoopt. Het biedt geen oplossing voor het probleem dat ik zojuist heb geschetst.

Mensen van kleinere stations met weinig treinen die af en toe gebruikmaken van de parking van een groot station, worden hier niet mee geholpen. Ik begrijp uw antwoord uiteraard, maar ik denk niet dat het bevredigend is. Ik blijf het zeker verder opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstaking" (56013685C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstakingen" (56013691C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorstakingen" (56013709C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het advies van de Raad van State over de aanvallen op het spoor" (56013849C)

14 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève des chemins de fer" (56013685C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves dans le rail" (56013691C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves à la SNCB" (56013709C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avis du Conseil d'État sur les attaques contre le rail" (56013849C)

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

De vakorganisatie ACOD-Spoor heeft een nieuwe spoorstaking aangekondigd van zondag 8 maart (22u) tot woensdag 11 maart (22u).

Sinds januari vorig jaar telden we reeds 31 stakingsdagen binnen het spoor, een ganse maand!

Welke maatregelen gaat de minister nemen zodat treinreizigers niet langer het slachtoffer zullen zijn van de vele spoorstakingen?

Overweegt de minister een hernieuwd overleg met het spoorpersoneel teneinde de sociale onvrede bij hen weg te nemen? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

Kan de minister becijferen welke invloed de vele stakingsdagen hebben op de reizigersaantallen?

14.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le 6 mars dernier, votre gouvernement a marqué son accord en deuxième lecture sur vos projets de loi que je résume ici car vos attaques contre le rail auront de lourdes conséquences.

Tout d'abord, vous cassez les statuts alors qu'ils assurent l'indépendance face aux pressions, qu'ils assurent une égalité salariale entre les femmes et les hommes et qu'ils permettent de maintenir l'expertise au sein de l'entreprise, ce qui est vraiment essentiel en termes de sécurité. Par ailleurs, je tiens à dire que c'est un fantasme de penser que les statutaires sont intouchables, comme je l'entends souvent. En effet, si demain un conducteur fait une faute grave, le statut ne le protégera pas. Je tenais

à clarifier ceci.

Ensuite, vous réduisez la concertation sociale en permettant un contournement des syndicats. Cela signifie que la direction pourra imposer ses règles en matière de conditions de travail et modifier les conventions et les règlements à sa guise.

Enfin, vous allez transférer les compétences de HR Rail vers la SNCB et Infrabel, alors que tout démontre que scinder nos entreprises ferroviaires ne fonctionne pas. Cela coûte plus cher, il y a plus de chefs, plus de doublons et cela dégrade par ailleurs la communication entre les services avec les risques d'accident que cela comporte.

Vous dites constamment que les droits des travailleurs en place ne seront pas touchés. C'est faux! Ils seront bel et bien touchés par ces réformes. Premièrement, la réforme représente 675 millions d'euros d'économies qui se traduisent déjà par des fusions d'antennes et on demande à des travailleurs d'aller travailler dans d'autres villes. Deuxièmement, avec vos révisions de la règle des deux tiers, les syndicats n'auront plus voix au chapitre. Que se passera-t-il demain quand la direction imposera ce qu'elle veut? Flexibilisation du temps de travail et hausse de la charge de travail. Demain, toutes les portes seront ouvertes. On dirait presque que vous voulez organiser des licenciements collectifs. Troisièmement, même si vous dites que cela ne relève pas de votre compétence, avec la pension à 67 ans, les travailleurs devront travailler plus pour moins d'argent. Cela compte aussi.

Oui, tout le monde sera impacté par vos réformes: ceux qui travaillent aujourd'hui dans le rail, nos jeunes qui entreront demain et l'ensemble des usagers.

Comme je l'ai déjà dit, les cheminots ne font pas grève que pour eux. Ils défendent les jeunes qui veulent travailler demain dans le rail. Ils défendent aussi les usagers pour un service public ferroviaire performant. Je veux déjà dire bravo aux cheminots qui se sont mobilisés contre ces attaques ces derniers jours et bravo aussi aux milliers de travailleurs qui vont se réunir le 12 mars dans les rues de Bruxelles, parce que c'est ensemble qu'on est plus fort!

Monsieur le ministre, que dit le Conseil d'État sur chacune de vos attaques? Quelle réponse avez-vous apportée aux critiques du Conseil d'État? Il semblerait que vous ayez coupé votre avant-projet en deux projets de loi. Pourquoi? Qu'y aura-t-il dans chacun de ces textes? Quand souhaitez-vous introduire vos projets de loi au Parlement? Pourquoi ne pas saisir la main tendue des syndicats qui vous appellent à revenir à la table des négociations?

14.03 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, sachez que je ne prends pas plaisir à vous réinterroger régulièrement sur le sujet. Je ne vous convaincrai du reste manifestement pas, comme vous me l'avez encore dit récemment en séance plénière. Je vais néanmoins me permettre d'insister.

La CGSP Cheminots a donc déposé un préavis de grève jusqu'au 11 mars à 22 heures et une journée interprofessionnelle est prévue, avec des manifestations importantes. Ce n'est pas par hasard et ce n'est pas pour le plaisir. Le syndicat poursuit un combat qui n'est pas illégitime contre des réformes qui, elles, le sont, et contre des attaques à l'encontre du personnel du rail. C'est ma lecture de la situation mais je ne suis pas le seul à penser ainsi, même au-delà des cheminots d'ailleurs.

Les syndicats soulignent en effet que vos réformes menaceront l'avenir du personnel. Comme cela a été dit par ailleurs, le problème n'est pas le statut. La nouvelle disposition que vous envisagez de prendre ne permettra pas de répondre aux problèmes de pénurie ni d'attirer des centaines ou des milliers de personnes vers un emploi à la SNCB. Ce qui permettra d'améliorer la situation, ce sont des conditions de travail moins précaires et une meilleure qualité de l'emploi.

Vous avez argué de la démocratie par rapport aux deux préaccords qui avaient été signés, disant que vous étiez démocrate et que, vu que vous aviez un préaccord signé, les syndicats ne l'étaient pas. Ce à quoi je vous ai répondu que la base était consultée, que c'était à la base de décider et que c'était cela, pour moi, la démocratie.

Vous vous servez par ailleurs du processus de libéralisation à l'horizon 2032, lequel n'est pas aussi automatique que vous l'avancez, comme on l'a évoqué dans une question tout à l'heure. La déclaration de politique ne prévoyait d'ailleurs pas cette libéralisation, comme l'a également rappelé une collègue

il y a quelques instants.

Vous évoquez en séance plénière de nouvelles consultations avec les syndicats, tout en indiquant ne pas souhaiter revenir sur les réformes. Je ne vois pas l'intérêt de consulter les syndicats si vous n'envisagez pas à tout le moins, même à la marge, de revenir sur les réformes. Qu'allez-vous négocier alors avec les syndicats?

Et quand vous rendrez-vous compte des conséquences de ces réformes? Vous semblez en effet être dans le déni le plus total. Pourquoi continuer dans cette logique de casse de la société des chemins de fer?

14.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Collega's, ik wil vooreerst duidelijk benadrukken dat het stakingsrecht voor iedereen een grondrecht is, maar dat het niet mag leiden tot een herhaalde en langdurige blokkade van het land.

Comme je l'ai déjà dit, la réforme suivra le calendrier prévu: fin des engagements statutaires pour les nouveaux entrants selon les modalités arrêtées et sans impact pour le personnel actuellement statutaire.

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, même si elle n'est pas populaire auprès d'au moins un syndicat.

Madame Jacquet, il n'existe aucun projet de loi cassant les statuts, démantelant HR Rail et brisant la concertation sociale. Par contre, j'ai effectivement reçu l'avis du Conseil d'État relatif à l'avant-projet de loi modifiant la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des chemins de fer belges en ce qui concerne la modernisation de la gestion du personnel des chemins de fer belges.

Comme le relève cet avis, cet avant-projet poursuit principalement trois objectifs: transférer à Infrabel et à la SNCB certaines compétences en matière de gestion du personnel des chemins de fer belges, relatives notamment à la sélection, au recrutement et à la formation transversale du personnel mis à la disposition d'Infrabel et de la SNCB, à la détermination de la politique de ressources humaines et à la mise en place d'un service sur la prévention et la protection au travail; généraliser le recrutement contractuel à partir du 1^{er} juin 2026; introduire un mécanisme dit d'escalade permettant à Infrabel, à la SNCB et à HR Rail d'éviter les blocages dans la concertation sociale.

Le Conseil d'État n'a pas rendu d'avis sur des "attaques". En revanche, le Conseil d'État a principalement examiné le mécanisme d'escalade et a formulé plusieurs observations à son sujet. Par contre, l'avis ne formule pas d'observation particulière concernant le transfert de certaines compétences de gestion du personnel vers la SNCB et Infrabel ni concernant la généralisation du recrutement contractuel, ce qui était pour moi essentiel.

Sur base de cet avis du Conseil d'État, l'avant-projet de loi a été adopté en le divisant en deux parties, afin de tenir compte des remarques formulées par le Conseil d'État – je suis un démocrate, et je sais aussi être juriste, pour l'avoir été pendant 30 ans – et en tenant compte des impératifs financiers pour les entités ferroviaires s'agissant de l'augmentation des cotisations patronales pour les nouveaux statutaires engagés après le 1^{er} juin 2026.

Le projet de loi ne sera pas retiré. Les deux avant-projets ont été rédigés à la lumière de l'avis du Conseil d'État. Le texte a été approuvé par le Conseil des ministres vendredi dernier. Ensuite, la procédure parlementaire débutera. Les textes seront bientôt sur la table de la commission.

Concernant les grèves de début mars, je vous répète ce que j'ai déjà dit lors de la séance plénière de fin février. Cela ne va pas vous étonner.

Het betreft ook dit keer een politieke en ideologisch gekleurde staking gericht tegen de regeringsbeslissing van 23 december 2025. Dat zeg ik niet, dat zegt de baas van de vakbond zelf. Het is niet langer een actie van het gemeenschappelijk vakbondsfrent. In tegenstelling tot de socialistische

vakbond, die een stakingsaanzegging heeft ingediend voor het gehele net en voor alle werkzetsels van de NMBS, Infrabel en HR Rail, heeft de christelijke vakbond weliswaar opgeroepen tot deelname aan de nationale actie van 12 maart, maar alleen voor de niet-essentiële functies. Ik vertrouw er dus op dat de impact voor de reizigers ditmaal beperkt zal blijven en dat de NMBS geen alternatieve dienstregeling zal moeten uitwerken.

Conform de procedure is naar aanleiding van de stakingsaanzegging een verzoeningsvergadering samengeroepen. De bedoeling van die vergadering kan uiteraard niet zijn om terug te komen op de regeringsbeslissing, die we sowieso niet zullen herroepen. Ik roep alle sociale partners bij de spoorwegen op om de ontkenningfase achter zich te laten. De ene zit in dat proces al duidelijk verder dan de andere.

In het kader van de sociale overlegstructuur roep ik hen op om constructief mee te denken over de maatregelen die nodig zijn om de genomen beslissing uit te voeren. Als alleen nog contractuelen mogen worden aangeworven, welke lonen en arbeidsvoorwaarden zullen dan aan die medewerkers worden aangeboden? Als de mensen langer moeten werken, hoe zorgt men ervoor dat zij op een zinvolle manier langer kunnen werken? Over zulke vragen gaat het. Dat lijkt mij een veel positievere aanpak dan een steriele staking, waarvan het enige effect is dat de reiziger de dupe is.

Ik zal het wetsonderwerp waarnaar werd gevraagd, midden maart 2026 indienen. De tweede lezing is al gebeurd en het wetsontwerp zal heel snel aan de commissie ter bespreking worden voorgelegd.

14.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord stemt overeen met de eerdere antwoorden. De essentie van de zaak is het sociaal conflict tussen de regering en het spoorpersoneel. Daar ligt de oorzaak en het conflict geraakt niet opgelost. Ik heb de jongste weken en maanden ongelooflijk veel harde verklaringen gehoord. De spoorbedrijven zeggen terecht dat het genoeg is geweest. Tegelijkertijd horen we u en de regering zeggen dat u doorgaat. De vakbonden en het spoorpersoneel geven aan dat zij blijven staken. De essentie in heel het verhaal is dat de treinreizigers het slachtoffer blijven van heel de situatie. Dat kan onmogelijk de bedoeling zijn. De treinreizigers betalen voor een goede dienstverlening, die zij niet krijgen.

Ik hoop dat er keihard wordt ingezet op de verzoeningsvergadering, zoals u ze noemt, en dat daar resultaat uit zal volgen. Bovenal moet de dienstverlening normaal kunnen plaatsvinden, zodat de treinreizigers krijgen waar ze recht op hebben. Ik hoop dat er nu echt een doorbraak komt en dat het probleem niet langer blijft aanslepen, want het duurt al veel te lang.

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

Vous expliquez souvent qu'il est urgent de mettre fin au statut parce qu'il est impayable à cause de la hausse des cotisations patronales, comme s'il s'agissait d'un facteur externe qui vous était imposé sans que vous en ayez eu le choix. Or c'est tout de même votre gouvernement qui a pris cette décision, et nous savons que ce n'est évidemment pas pour renflouer les caisses de la sécurité sociale. En l'espèce, votre gouvernement fait tout le contraire. C'est bien pour casser notre modèle social et mettre fin à un statut qui a pourtant démontré toute son importance.

Ensuite, comme je l'ai dit, tout le monde va être touché par cette réforme, même ceux qui continuent de travailler puisqu'ils devront le faire jusqu'à 67 ans et qu'ils seront concernés par les règles révisant la concertation sociale. Dire qu'ils ne seront pas touchés constitue donc un mensonge. Pourquoi foncer avec une réforme que personne ne veut? Les syndicats vous ont tendu la main. Selon moi, vous devez la saisir et écouter leurs propositions et ce que les cheminots ont à vous dire, car c'est bien à cela que servent les syndicats étant donné qu'ils représentent les travailleurs des chemins de fer.

Comme il me reste encore un peu de temps, je me permets d'ajouter ceci. Monsieur le ministre, quand vous participez à un jeu de société et que quelqu'un change les règles en plein milieu de la partie, je suppose que cela ne vous plaît pas non plus. C'est aussi pourquoi les grèves sont importantes: on ne change pas les règles en cours de route. Voilà, c'est tout.

14.07 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je tiens d'abord à rappeler qu'un mouvement social est un mouvement politique et non idéologique.

S'agissant d'idéologie, nous pourrions toutefois en parler, car j'ai le sentiment de vous voir redevenir ultralibéral, malgré ce que vous nous affirmez. Cette libéralisation que vous présentez comme indispensable relève de votre propos et n'engage que vous. Nous aurons ce débat. Nous l'aurons encore et encore, et nous y reviendrons, car les échéances que vous mentionnez ne sont pas nécessairement celles qui s'imposeront. Plusieurs dispositifs existent, et cela a d'ailleurs été évoqué dans une question précédente à propos de ce fameux marché.

Le modèle allemand n'en est pas un. Je vous invite vraiment à vous documenter davantage sur ce qui ne fonctionne pas dans ce modèle en matière de libéralisation du marché et sur les raisons pour lesquelles ils l'ont adopté.

Vous avez évoqué tout à l'heure la procédure d'*escalation* – je considère que ce terme est horrible, même si vous avez parlé d'"escalade". De quoi s'agit-il? De contourner la logique paritaire entre employeurs et employés, puisqu'il y a davantage de représentants du banc patronal que du banc syndical. Au final, les décisions sont imposées, convenons-en.

Du point de vue de la démocratie, il y a matière à discussion. Je ne suis pas certain que ce soit votre modèle. J'ose en tout cas espérer que non.

En ce qui concerne l'avis du Conseil d'État, il existe évidemment différentes lectures. J'entends votre interprétation. Toutefois, lorsque l'on en vient à scinder un document en deux et à présenter deux projets distincts, il y a déjà une forme de contournement, et cela me paraît révélateur. Je ne pense pas que la question soit uniquement juridique, même si vous me direz sans doute le contraire.

Par ailleurs, je me répète, mais la distinction que vous maintenez entre les agents statutaires actuels et les nouveaux entrants est également révélatrice. Vous conservez le statut pour les premiers, mais vous ne l'accordez plus aux seconds. Cela donne le sentiment que vous avez tenté de contenter celles et ceux qui travaillent aujourd'hui, en espérant qu'ils laisseraient passer la réforme.

Vous avez d'ailleurs obtenu un préaccord en ce sens. Pourtant, les travailleurs ne l'ont pas accepté et leur démocratie interne s'est exprimée. Il faut l'entendre. Prenez le temps d'écouter à nouveau ces voix, plutôt que d'écarter dès à présent et de manière définitive toute possibilité de les réentendre. Je trouve cela vraiment regrettable.

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

15 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gecombineerde treintickets van en naar Brussels Airport" (56013701C)**

15 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les billets de train combinés au départ et à destination de Brussels Airport" (56013701C)**

15.01 **Britt Huybrechts (VB):** Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Reizigers uit Keulen en Aken zullen voortaan met één ticket per trein én vliegtuig kunnen reizen via Zaventem.

Dat lijkt op het eerste gezicht een positieve evolutie voor de internationale ontsluiting van onze luchthaven en voor haar rol als economische motor. Maar wanneer spoorverkeer en luchtvaart zo nauw worden geïntegreerd, komen ook bestaande financieringsmechanismen opnieuw scherp in beeld, in het bijzonder de Diabolovergoeding.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende:

Zal de Diabolotaks integraal verwerkt worden in het gecombineerde trein-vliegticket dat via Brussels Airlines wordt verkocht? Met andere woorden: zal de reiziger deze toeslag transparant terugvinden in de ticketprijs?

Hoe wordt de financiële doorstorting geregeld? Zal het gedeelte van het ticket dat betrekking heeft op de Diabolovergoeding automatisch en integraal worden doorgestort aan Northern Diabolo, en volgens welke verdeelsleutel?

Wordt deze nieuwe internationale treinverbinding aangegrepen om de hele Diabolo-constructie opnieuw te evalueren? Want het blijft moeilijk uit te leggen dat we enerzijds inzetten op multimodale bereikbaarheid van onze luchthaven, maar anderzijds een bijkomende toeslag behouden die het spoorverkeer naar Zaventem structureel duurder maakt.

Ziet u in deze samenwerking een opportuniteit om eindelijk werk te maken van een eerlijker en transparanter financieringsmodel voor de luchthavenontsluiting per spoor?

15.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Huybrechts, sinds de inwerkingtreding van de Diabolowet op 30 april 2007 wordt een specifieke taks opgelegd aan passagiers die de spoorweginfrastructuur gebruiken die door de luchthaven van Brussel wordt bediend. Die taks, bekend als de Diabolotoeslag, is onderworpen aan de wettelijke en contractuele bepalingen overeengekomen tussen Infrabel en Northern Diabolo. Of de Diabolotoeslag al dan niet apart in de ticketprijs vermeld wordt, is een commerciële beslissing. Persoonlijk zou ik dat pertinent vinden.

In antwoord op uw tweede vraag is de Diabolotoeslag een vast bedrag per passagier, te betalen door de treinoperator. De betrokken passagiers betalen die forfaitaire toeslag dus aan de operator, die het bedrag doorstort. Of Brussels Airlines daarvan een deel ten laste neemt, is een louter commerciële kwestie waarin ik me als minister niet te mengen heb.

Meer dan tien jaar na de ingebruikname van de Diaboloverbinding is het aangewezen om eraan te herinneren dat de keuze voor een publiek-private samenwerking voor de bouw van die infrastructuur kaderde in een dynamiek die destijds op nationaal en op Europees niveau sterk werd aangemoedigd, met als doel de realisatie van grootschalige projecten te versnellen. Ik heb me eerder al uitgesproken over de schaduwzijde van dat contract. Zelfs zonder die nieuwe verbinding was het al mijn voornemen om tot een voor de reiziger voordelige herziening te komen, met het oog op een duurzamere mobiliteit. In dat verband heb ik ook contact opgenomen met Infrabel.

Tot slot kan ik melden dat de regulator zopas een advies over het Diabolocontract heeft uitgebracht, dat momenteel nauwer wordt onderzocht. Hoewel dat advies geen betrekking heeft op de reizigerstoeslag, kan het mogelijk de reflecties daarover voeden.

15.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, het is logisch dat passagiers de taks moeten betalen, maar het is tegelijk ook jammer. Die internationale verbinding is namelijk zeer interessant en aantrekkelijk voor Brussels Airport en Brussels Airlines. De extra Diabolotoeslag van bijna 7 euro kan reizigers ontmoedigen om de trein te nemen naar bijvoorbeeld Aken of Keulen.

Ik blijf erbij dat we, hoewel het destijds wellicht een goed idee leek en het door Europa werd gepromoot – zacht uitgedrukt, aangezien u ons standpunt kent over hoe Europa regels oplegt –, vandaag ons uiterste best moeten doen om de taks te verplaatsen naar waar hij hoort, niet op het treinticket van de reiziger, maar in de vuilnisbak. Een reiziger die bewust kiest voor het openbaar vervoer, geeft immers om het milieu, zoals u het zo graag ziet.

Bovendien heeft die reiziger nog maar heel weinig alternatieven. Als we reizen per trein extra kunnen promoten bij reizigers, dan is dat alleen maar positief, zowel voor het klimaat als voor de portemonnee van de reiziger.

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

16 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verspreiding van een gids getiteld 'Ramadan op het werk' door Infrabel" (56013708C)

16 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diffusion par Infrabel d'un guide intitulé "Le ramadan au travail"" (56013708C)

16.01 **Sam Van Rooy** (VB): Infrabel verspreidt blijkbaar een uitgebreide gids, getiteld *Ramadan op het werk*. Pagina na pagina worden medewerkers ingepeperd dat ze inclusief moeten zijn en dat ze zogenaamde micro-agressie moeten vermijden. Het komt er eigenlijk op neer dat medewerkers vooral geen kritische vragen mogen stellen over de ramadan, laat staan dat ze hun afkeuring zouden mogen laten blijken wanneer de ramadan een negatieve impact zou hebben op de kwaliteit van het werk. Integendeel zelfs, de gids propageert een eenzijdige aanpassing van alles en iedereen op de werkvloer aan de islamitische medewerkers die meedoen aan de ramadan.

In mijn ingediende vraag kon u een aantal citaten uit die ramadanpropagandabrochure lezen. In die gids, minister, is geen sprake van wederkerigheid. De balans is compleet zoek. Wie kritisch zou zijn tegenover de ramadan of wie zou vinden dat de aanpassingen die worden gedaan voor de ramadan een negatieve impact hebben op de kwaliteit van het werk, heeft bij Infrabel duidelijk geen plaats. Zo mag men van Infrabel niet aan de moslimmedewerkers die meedoen aan de ramadan, vragen of de ramadan niet slecht is voor de gezondheid, waarna in de gids zelfs wordt beweerd dat de ramadan bepaalde gezondheidsvoordelen zou hebben voor veel mensen.

Ook beweert de gids dat moslims niet per se minder productief zouden zijn tijdens de ramadan. Dat is eenzijdige en onwetenschappelijke nonsens. Er staat in de gids geen letter over de negatieve kanten van de ramadan, zoals de dwang die er vaak mee gepaard gaat, de nadelen voor de gezondheid of de negatieve impact op studie- en werkprestaties. Het is dus, zoals ik zei, een langgerekte ramadanpropagandagids waarbij van die islamitische traditie een uiterst eenzijdig politiek correct beeld wordt opgehangen. Die gids werd opgesteld – zo lezen we – door de werkgroep Multiculturele Diversiteit.

Ik heb dus volgende vragen, minister.

Hoe en bij hoeveel medewerkers werd die gids verspreid? Was dit ook op papier of alleen digitaal? Wat is de kostprijs ervan? Kunt u ook toelichten wat de werkgroep Multiculturele Diversiteit precies doet, hoelang die al bestaat, hoeveel mensen in die werkgroep zitten en wat de kostprijs daarvan is?

Worden er ook zulke gidsen verspreid over de tradities van andere religies? Zijn er nog andere overheidsinstanties of semioverheidsbedrijven waar zulke ramadangidsen worden verspreid, of waar medewerkers directieven worden gegeven inzake de ramadan?

En tot slot, minister, bent u het eens met mijn kritiek op die ramadangids? Zo nee, waarom niet? Bent u het met mij eens dat het verspreiden van die ramadangids op de werkvloer van Infrabel een intimiderend, zelfcensurerend effect kan hebben op niet-islamitisch personeel en dus eigenlijk totaal ongepast is?

Dank u voor uw antwoord.

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Van Rooy, ik wens eraan te herinneren dat Infrabel, zoals u weet, een overheidsbedrijf is dat handelt met strikte naleving van het wettelijke kader, de neutraliteitsbeginselen en het sociale overleg.

Het betrokken document kadert in een aanpak van informatieverstrekking en preventie van misverstanden, zonder gedragingen op te leggen of de vrijheid van meningsuiting van de werknemers te beperken. Het initiatief past binnen een pragmatische aanpak die inzet op dialoog, respect en samenhang binnen de teams, zonder afbreuk te doen aan professionele vereisten of individuele vrijheden.

Het document *Ramadan op het werk* is uitsluitend beschikbaar in digitale vorm op de interne SharePoint-site Diversity & Inclusion van Infrabel. Het document werd per e-mail verspreid onder de

leden van het organigram, meer bepaald ongeveer 150 personen die het desgewenst konden doorsturen naar een teamverantwoordelijke. Er werden geen papieren exemplaren gedrukt. De totale kostprijs voor de opmaak van het document bedraagt 78 euro.

De werkgroep Culturele Diversiteit, die sinds 2016 actief is, werkt op vrijwillige basis en beschikt niet over een specifiek budget. De werkgroep telt 7 leden binnen een geheel van 31 medewerkers, verdeeld over 4 thematische werkgroepen die verband houden met diversiteit.

De gids werd opgesteld naar aanleiding van vaststellingen van misverstanden, vooroordelen en praktische vragen die op de werkvloer werden geuit, met name door teamverantwoordelijken. Het betreft een pilootproject dat tot doel heeft feitelijke informatie te verstrekken, de dialoog tussen collega's te bevorderen en spanningen te voorkomen die kunnen voortvloeien uit het gebrek aan kennis van die realiteit, die door een deel van het personeel wordt beleefd.

Op dit ogenblik bestaan er geen gelijkaardige documenten voor andere religieuze tradities, aangezien er geen specifieke nood werd vastgesteld en er geen vraag in die zin werd geformuleerd.

Er bestaan echter talrijke initiatieven, zowel in België als in het buitenland, die werkgevers ondersteunen bij het rekening houden met de ramadan op de werkvloer, onder meer in de vorm van gidsen en aanbevelingen opgesteld door preventiediensten, hr-actoren of experts in welzijn en diversiteit. Ook al worden die initiatieven niet systematisch gedragen door overheden of publieke ondernemingen, getuigen ze van een breed gedeelde reflectie over dialoog, wederzijds begrip en het goed functioneren van teams.

16.03 Sam Van Rooy (VB): Minister, u hebt duidelijk een heel andere brochure of ramadangids gelezen dan ikzelf. Het is u misschien ook ontgaan, maar voor heel wat moslims en zeker ook voor niet-moslims in de islamitische wereld, staat de ramadan vaak gelijk aan ellende en dwang.

De ramadan betekent ook dat moslims zich meer inspannen voor de islam, wat vaak resulteert in meer sharia en meer jihad en dus in onderdrukking en geweld. Toch laat u toe dat er met belastinggeld een leugenachtige propagandabrochure wordt verspreid voor de ramadan, niet voor onze tradities, maar alleen voor de islam. Bovendien zegt die zogenaamde ramadangids aan niet-moslims dat ze best geen kritische vragen zouden stellen en zich zouden moeten aanpassen aan de islam.

Minister, ik concludeer dat die met belastinggeld gefinancierde ramadangids onze samenleving islamiseert en ik noteer dat u en de regering-De Wever dat prima vinden.

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

17 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke belangenvermenging bij de federale ombudsman voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (56013732C)
- Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (56013735C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De federale ombudsman van Brussels Airport" (56000232I)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het belangenconflict van de federale ombudsman voor Brussels Airport" (56014009C)

17 **Interpellation et questions jointes de**

- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le possible conflit d'intérêts pour le médiateur fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National" (56013732C)
- Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" (56013735C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le médiateur fédéral de Brussels Airport" (56000232I)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le conflit d'intérêts dans le chef du médiateur fédéral de Brussels Airport" (56014009C)

17.01 **Kjell Vander Elst** (Anders.): Mijnheer de minister, neutraliteit, objectiviteit en onpartijdigheid, dat zijn niet meteen principes die hier in het Parlement thuishoren, gelukkig maar. Het zijn echter wel principes die elke overheidsambtenaar zeer hoog in het vaandel zou moeten dragen. We moeten van mensen die onze overheid vertegenwoordigen neutraliteit, objectiviteit en onpartijdigheid verwachten, zeker wanneer het gaat om een bemiddelingsdienst of een ombudsdienst die moet omgaan met klachten van burgers. Dan is het allerminste wat we mogen verwachten objectiviteit en neutraliteit. Dat is duidelijk niet meer het geval bij de ombudsdienst van de luchthaven van Zaventem.

Mijnheer de minister, ik ben van Vlaams-Brabant. Ik draag de luchthaven van Zaventem een warm hart toe, maar ook de omwonenden en de bezorgdheden van vele bewoners die geconfronteerd worden met de lasten van die luchthaven.

Wat hebben we in zo'n geval nodig? Dan is er een ombudsdienst nodig die de situatie probeert te ontmythen, die ervoor zorgt dat de omwonenden en de luchthaven van Zaventem met elkaar kunnen communiceren en die dat gesprek objectief en neutraal bekijkt. Dan is er nood aan een neutrale scheidsrechter en niet aan een pyromaan.

In het onderzoek van *Le Vif* staan heel wat zwaarwichtige feiten. Men kan geen lid zijn van, of betrokken zijn bij een actiegroep tegen de luchthaven van Zaventem en tegelijkertijd ombudsman zijn. Er is sprake van correctionele veroordelingen wegens laster en belaging van personeelsleden van Brussels Airport.

Mijnheer de minister, dat gaat veel te ver. Het zorgt ervoor dat de relatie tussen de omwonenden en de luchthaven van Zaventem bijzonder zuur geworden is, in een situatie die sowieso al moeilijk is. U weet dat ondertussen ook wel, vermoed ik.

Debatten over de luchthaven van Zaventem, vliegroutes en omwonenden zijn geen gemakkelijke debatten. Dan is er nood aan iemand die daar neutraal en objectief naar kijkt. Een ambtenaar van de federale overheid die ons vertegenwoordigt moet neutraal en objectief zijn. Mijnheer de minister, vandaar mijn vragen.

Was u of uw administratie op de hoogte van het feit dat de ombudsman tussen 2002 en 2015 officieel als bestuurder van een actiecomité vermeld was in het *Belgisch Staatsblad*?

Welke maatregelen zult u nemen om de onafhankelijkheid, transparantie en controle op de luchthavenbemiddelaar in de toekomst te verzekeren?

Bent u het met me eens dat bovenvermelde feiten het functioneren van een ombudsman onmogelijk maken? Indien ja, welke stappen zult u ondernemen?

De **voorzitter**: De heer Wollants laat zich verontschuldigen en kan zijn vraag nr. 56013735C dus niet stellen.

We komen nu bij mevrouw Huybrechts die over hetzelfde onderwerp een interpellatie heeft.

17.02 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het dossier van de ombudsman van Brussels Airport is ondertussen veel meer geworden dan een discussie over één persoon. Het is een dossier geworden over neutraliteit, geloofwaardigheid en vooral over behoorlijk bestuur.

Daarom achtte ik een mondelinge vraag van twee minuten iets te beperkt en heb ik ervoor gekozen om een interpellatie in te dienen, omdat ik veel meer verwacht van uw antwoord. Ik verwacht niet gewoon een antwoord, maar vooral actie. Ik verwacht dat u het dossier daadwerkelijk zult behartigen.

Laten we beginnen bij de essentie. Een ombudsman heeft een heel specifieke rol, zoals de heer Vander Elst al aanhaalde. Hij moet bemiddelen tussen verschillende partijen, namelijk de omwonenden, de luchthavenuitbater, de lokale besturen en de overheid. Dat kan alleen wanneer alle betrokkenen vertrouwen hebben in die persoon en zij weten dat zij met hun probleem bij die persoon terecht kunnen. Op dit moment kunnen echter slechts enkele mensen bij de man terecht en de rest duidelijk niet.

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 dat de ombudsdienst heeft opgericht, is op één punt bijzonder duidelijk. Het stelt dat medewerkers van de ombudsdienst op geen enkele wijze verbonden mogen zijn met een vereniging van omwonenden of met een milieuvereniging. Waarom staat dat er expliciet in? Dat is een heel logische keuze. De overheid wil immers elke schijn van belangenvermenging vermijden. Dat is een heel evidente en logische keuze.

We stellen echter vast dat de naam van de huidige ombudsman tussen 2002 en 2015 officieel vermeld bleef in het *Belgisch Staatsblad* als bestuurder of gedelegeerd bestuurder van de UBCNA. Dat is een vereniging van omwonenden die zich actief inzet tegen de vliegtuighinder rond de luchthaven. Dat staat dus zwart op wit in het *Belgisch Staatsblad*. We mogen dan ook niet weggijken van dat gegeven, want dat is al lang geen detail meer.

Wanneer we dan het antwoord van de ombudsman daarover horen, namelijk dat het allemaal om een administratieve fout zou gaan die in 2017 retroactief zou zijn rechtgezet, dan lijkt mij dat bijzonder straf. Het *Belgisch Staatsblad* is geen Wikipedia-pagina waar iedereen snel iets kan aanpassen. Het *Belgisch Staatsblad* is wel degelijk heel officieel. Het lijkt mij dan ook heel straf mocht het *Belgisch Staatsblad* een fout maken, mocht die fout pas zoveel jaren later worden opgemerkt en mochten dan pas retroactief de zaken zijn aangepast. Dat lijkt mij heel erg bijzonder.

Wat mij ook opvalt in het dossier, is dat telkens wanneer er kritiek komt op de ombudsman, er altijd wel een uitleg is. Er is altijd wel een verklaring en altijd wel een excuus. Uiteindelijk ligt de verantwoordelijkheid volgens de ombudsman telkens bij iemand anders. Het was iemand anders zijn computer of het was zijn oude computer of hij heeft dat niet gezegd of het was een vergissing.

Telkens opnieuw legt hij de verantwoordelijkheid bij iemand anders. Dan kan dat twee kanten uitgaan. Ofwel heeft de ombudsman zoveel pech in zijn leven dat hij al die dingen meemaakt. Dat zou kunnen, maar ik betwijfel dat toch. Ofwel zit er in elk verhaal wel een beetje waarheid. Daarom lijkt deze ombudsman eerder op Calimero. "Zij zijn groot en ik ben klein en dat is niet eerlijk." Blijkbaar is het nooit zijn fout. Wanneer er kritiek komt, is het altijd de fout van iemand anders. Ik hoop dat die ombudsman snel zal afraken van zijn calimerocomplex. Zo werkt verantwoordelijkheid in een publieke functie en in geen enkele functie immers niet. *Les excuses sont faites pour s'en servir*. Dat past heel goed bij hem en misschien kan hij dat graveren in zijn stoel.

Het is ook niet de eerste keer dat dit dossier hier aan bod komt. Ik heb hierover al een vraag gesteld, weliswaar aan uw voorganger. Het antwoord dat ik toen kreeg, was op zijn minst gezegd teleurstellend, maar dat vat misschien ook zijn hele legislatuur als minister samen. Er werd geen duidelijk antwoord gegeven op de vragen die werden gesteld en er werd vooral gedaan alsof er helemaal niets aan de

hand was.

Wat nog het opvallendste was, is dat ik een of twee weken later persoonlijk een mail van de ombudsman kreeg, waarin hij liet uitschijnen hoe geweldig hij wel niet was. Hij had gehoord wat er hier werd gezegd, maar vond het toch nodig om te zeggen dat er helemaal niets van waar was. Hij was er dus wel mee bezig. Als ik evenwel ergens van word beschuldigd en ik weet dat dat absoluut niet waar is, dan neem ik niet de moeite om mailtjes te sturen naar mensen die mij beschuldigen. Dat is volgens mij eerder een teken dat hij zichzelf wil bewijzen of overcompenseert en zegt dat hij er niets mee te maken heeft.

Een volgend element in dit dossier is dat de ombudsman in 2024 door de correctionele rechtbank werd veroordeeld voor belaging en laster ten aanzien van leidinggevenden van de luchthaven van Zaventem. Laat mij duidelijk zijn, er is beroep aangetekend en Justitie moet haar werk kunnen doen, dus ik zal geen verder oordeel over dat onderzoek vellen. Ik zal u ook niet vragen om een uitspraak te doen over dat onderzoek, maar dat verandert niets aan het feit dat een dergelijke veroordeling de geloofwaardigheid van zo'n bemiddelingsfiguur ernstig aantast. Opnieuw, een ombudsman moet bemiddelen en niet polariseren. Hij moet bruggen bouwen en geen bruggen opblazen.

Het leukste calimero-argument lazen we gisteren in de krant. De Vlaamse partijen zouden hem viseren omdat hij Franstalig is. Dat vind ik nog zijn beste argument van allemaal.

Laat mij duidelijk zijn, dit debat gaat niet over taal. Het debat gaat niet over communautaire tegenstellingen, want als het daarover zou gaan, zou ik hier nog een vuriger debat voeren. Ik ben nu nog heel braaf, als ik daar eerlijk over mag zijn, al is dat geen zelfevaluatie. Dit debat gaat puur over feiten. Het gaat over officiële publicaties, een retroactieve rechtzetting, een correctionele veroordeling en een ombudsfunctie zonder mandaatduur of evaluatie. Ik herhaal dat het niets te maken heeft met zijn Franstaligheid, maar wel met de feiten die hij zelf heeft gepleegd.

Dat brengt mij bij een belangrijker punt. Het dossier toont aan dat er structureel iets mis is met het statuut van de ombudsdienst. De federale ombudsmannen bijvoorbeeld hebben immers wel een duidelijke en zeer strenge wettelijke basis. Zij worden benoemd door het Parlement, hebben een mandaat van zes jaar en er bestaan duidelijke regels over evaluatie en herbenoeming. In dit geval is dat echter niet zo. Er is geen mandaatlimiet, geen duidelijke evaluatieprocedure en ook geen wettelijke verankering. Uw voorganger heeft in een antwoord zelfs verklaard dat de betrokkene amper is geëvalueerd. Een ombudsfunctie die al 25 jaar door dezelfde persoon wordt uitgeoefend zonder grondige evaluaties is moeilijk te rijmen met moderne standaarden van behoorlijk bestuur.

Ten slotte gaat dit debat niet over één persoon, maar over het functioneren van een publieke instelling. In mijn vragen en mijn repliek zal ik uiteraard vragen om het dossier heel specifiek aan te pakken, maar ik verwacht ook dat men dergelijke fouten in de toekomst voorkomt, zodat we geen ombudspersoon 2.0 krijgen. Daarom heb ik verschillende vragen.

Hoe beoordeelt u als minister de huidige situatie van de ombudsman van de luchthaven?

Deelt u het principe dat een ombudsman, gelet op zijn bemiddelende rol, niet alleen juridisch onafhankelijk moet zijn, maar ook van onbesproken gedrag moet zijn en boven elke schijn van partijdigheid moet staan?

Vindt u dat de principes van Venetië en de bepalingen uit het wetsontwerp houdende diverse aanpassingen inzake ombudsdiensten een goede basis vormen om de werking van ombudsdiensten te reguleren?

Wanneer werd de huidige federale ombudsman van de luchthaven van Zaventem voor het laatst geëvalueerd en wat was het resultaat van die evaluatie?

Hoe beoordeelt u het feit dat de naam van de ombudsman tussen 2002 en 2015 officieel vermeld bleef als bestuurder of gedelegeerd bestuurder van UBCNA?

Hoe evalueert u de retroactieve rechtzetting die men in 2017 probeerde door te voeren om een eventuele onverenigbaarheid of een mogelijk belangenconflict te verdoezelen?

Welke maatregelen zult u nemen met betrekking tot het functioneren van de huidige federale ombudsman van de luchthaven van Zaventem?

Vindt u nog altijd dat hij de juiste persoon is om die functie uit te oefenen? Welke maatregelen zult u nemen om het onafhankelijk en neutraal functioneren van de federale ombudsman van de luchthaven van Zaventem in de toekomst te garanderen? Bestaat er een formele procedure waarbij bij een benoeming of herbenoeming van de ombudsman systematisch wordt nagegaan of er bestaande of vroegere belangenconflicten zijn? Werd er na de correctionele veroordelingen in 2024 een interne integriteits- of risicoanalyse uitgevoerd? Ik vraag opnieuw geen uitspraak over het beroep, maar wel of er toen een analyse heeft plaatsgevonden.

17.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, gelet op de interpellatie en de vraag die daarvoor werd gesteld, ga ik de context niet herhalen en meteen mijn vragen stellen.

Hoe verloopt de procedure voor de aanstelling van de ombudsman? Werd die procedure telkens gevolgd bij de aanstellingen in de afgelopen jaren? Beschikt u over een document dat het ontslag als algemeen directeur van UBCNA bevestigt? Hoe evalueert u de jaren vertraging en de terugwerkende kracht? Hoe wordt het functioneren van een ombudsman wettelijk geëvalueerd en door wie? Hoe wordt de onafhankelijkheid van de ombudsman wettelijk gewaarborgd? Is er meer of beter toezicht nodig bij het opnemen van een mandaat of bij het neerleggen van andere onverenigbare mandaten om problemen met terugwerkende kracht te vermijden? Was u op de hoogte van de veroordeling?

17.04 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, gelet op de analogie tussen de vier vragen in verband met de luchtvaartombudsman, zal ik de verschillende antwoorden op die vragen in één tussenkomst groeperen.

Net zoals dat geldt voor u, werd ook mijn aandacht getrokken door de elementen die werden vermeld in het persartikel waarnaar u hebt verwezen. Het eerste wat ik heb gedaan, is mijn administratie daarover ondervragen om snel duidelijkheid te krijgen over die elementen, temeer omdat sommige ervan soms meer dan tien jaar oud zijn. Ik heb al een eerste reeks antwoorden ontvangen. Hoewel bepaalde details nog moeten worden bevestigd, wil ik u alvast drie punten meedelen die mijn bijzondere aandacht hebben getrokken.

In eerste instantie gaat het om de uittreksels uit de besluiten van de buurtvereniging Belgische Unie Tegen Vliegtuighinder (BUTV) die tussen 2001 en 2017 werden gepubliceerd en opgenomen in de bijlagen van het *Belgisch Staatsblad* en waarvan ik slechts zeer recent kennis heb genomen. We kunnen alleen vaststellen dat er in 2017 melding wordt gemaakt van een beslissing tot ontslag als gedelegeerd bestuurder van die vereniging naar aanleiding van de algemene vergadering van 14 december 2015. Het uittreksel heeft het over "een administratieve fout die ertoe zou hebben geleid dat de raad van bestuur de betrokkene in 2008 in die functie heeft benoemd", terwijl hij "wegens onverenigbaarheid van functies was verhinderd". De algemene vergadering van 2015 zou tot doel hebben gehad die fout met terugwerkende kracht te corrigeren.

In die zin kan ik dus alleen bevestigen dat het mij lijkt dat er zich een niet-toelaatbare onverenigbaarheid zou kunnen hebben voorgedaan door het combineren van een functie binnen de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal met een rol binnen deze vzw. Ondanks het arrest van de Raad van State met nummer 238.284 van 22 mei 2017, waarin door de eisende partijen nochtans werd gewezen op een rol van de heer Touwaide binnen die vzw, werd daaraan niet onmiddellijk een verdere opvolging gegeven, niet in het minst gelet op het oordeel van de Raad van State omtrent dat middel. Dat impliceert dat in het verleden niet werd stilgestaan bij de al dan niet verenigbaarheid van de functie van de heer Touwaide als directeur, adviseur en coördinator van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal met een eventuele rol die hij zou hebben bekleed binnen die vzw. Gelet op de diverse functies die de heer Touwaide gedurende die jaren opnam, waarbij hij niet ononderbroken actief bleef als directeur, adviseur en coördinator van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dient nader te worden nagegaan of er zich effectief een probleem heeft voorgedaan waartegen alsnog zou moeten worden opgetreden.

Inhoudelijk gezien kan men zich, zoals terecht in de vragen wordt opgemerkt, inderdaad vragen stellen bij de juridische geldigheid van de procedure, zowel omwille van de hypothetische wettigheid van de terugwerkende kracht in dit geval, die a priori in strijd is met het algemeen beginsel van de niet-

terugwerkende kracht, alsook omdat het Wetboek van vennootschappen en verenigingen het begrip 'verhinderde gedelegeerde bestuurder' niet kent en er ook niets over staat in de statuten van de BUTV.

Dat was de eerste vraag die ik aan mijn administratie heb gesteld. Het antwoord op die vraag zal bepalen of de situatie in overeenstemming is met artikel 4 van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dat terecht, zoals u opmerkt, elk lidmaatschap van een belangengroep van buurtbewoners verbiedt.

Het verbod is overigens een specifieke toepassing van het beginsel, dat letterlijk in het statuut Camu is opgenomen, waarin wordt bepaald dat een rijksambtenaar zich niet in een belangenconflict plaatst of laat plaatsen, dat wil zeggen in een toestand waarin hij door zichzelf of door een tussenpersoon persoonlijke voordelen heeft die de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kunnen beïnvloeden of een gewettigde verdenking van zulke invloeden kunnen doen ontstaan.

Ik benadruk die passages omdat ze naar mijn mening een goed beeld geven van de vrij strenge verplichtingen die gelden voor rijksambtenaren op het gebied van belangenconflicten.

Mijn administratie heeft de betrokkene gevraagd om binnen de vijf dagen volledige duidelijkheid te verschaffen over wat hierboven is vermeld. Zij zal, zodra de uitleg van de betrokkene bekend is, de nodige maatregelen nemen.

Dan kom ik bij het strafrechtelijke aspect van de vraag. Het persartikel vermeldt inderdaad een beslissing van de correctionele rechtbank van Brussel van juni 2024, waarin het door het parket aangevoerde strafbare feit werd vastgesteld, maar de betrokkene uitstel van uitspraak werd verleend. In dat verband moet worden opgemerkt dat tegen die beslissing beroep is aangetekend en dat het beroep nog steeds in behandeling is.

Zoals professor Franchimont in herinnering bracht, geldt het beginsel van het vermoeden van onschuld gedurende de gehele procedure totdat een definitieve veroordeling wordt uitgesproken. Met andere woorden, het vermoeden van onschuld vervalt niet in hoger beroep, louter omdat de procedure in eerste aanleg heeft geleid tot de veroordeling van de betrokkene, wanneer de procedure in hoger beroep wordt voortgezet. Men moet dus zeer voorzichtig zijn alvorens conclusies te trekken uit de strafrechtelijke beslissing, ook al staat het buiten kijf dat de betrokkene, net als alle ambtenaren in dit land, onderworpen is aan de eis van goed gedrag die aan rijksambtenaren wordt gesteld.

Bovendien blijkt dat tegen de betrokkene een tweede strafzaak loopt, waarin het parket ditmaal een gevangenisstraf heeft geëist. In dat verband merk ik op dat ik, net als mijn administratie, enkele dagen geleden via de pers heb kennisgenomen van het bestaan van dat dossier. De uitspraak in die tweede strafzaak wordt in april verwacht. Het spreekt voor zich dat ik de beslissing van de rechter in die nieuwe procedure nauwlettend zal volgen en daaruit de nodige gevolgen zal trekken.

In afwachting daarvan heb ik mijn administratie gevraagd om de betrokkene onverwijld op te roepen en te horen over de feiten die hem ten laste worden gelegd. Op basis van die hoorzitting zal de bevoegde disciplinaire instantie beoordelen of de bemiddelaar geschorst moet worden dan wel of er andere maatregelen moeten worden genomen.

In derde instantie kan ik het volgende zeggen over het huidige statuut van de ombudsman. Ik stel vast dat de heer Touwaide, in tegenstelling tot de aanstelling van medewerkers in tal van andere adviesorganen en ombudsdiensten, niet als statutair ambtenaar of mandaathouder werd aangesteld, maar als contractuele medewerker. Dat roept bij mij bepaalde vragen op die ik dien te verifiëren met de historiek aangaande de aanstelling.

Overeenkomstig artikel 1 van het koninklijke besluit van 15 maart 2002 is de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal een dienst opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Bijgevolg functioneert die binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, zij het dat die dienst overeenkomstig het koninklijk besluit van 15 maart 2002 beschikt over een zekere autonomie en functionele onafhankelijkheid.

Wat de evaluatie betreft, zijn er behoudens de jaarverslagen van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, overeenkomstig artikel 5 van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 geen evaluatieverslagen beschikbaar aangaande specifiek de directeur, adviseur of coördinator van de

Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Er moet trouwens opgemerkt worden dat de beginselen van Venetië om de onafhankelijkheid van de functie van ombudsman zoveel mogelijk te waarborgen, alleen de verplichting bevatten om een jaarlijks verslag uit te brengen aan het Parlement over de maatregelen ter evaluatie van de functie, waarbij beginsel 11 aanbeveelt om de redenen voor de beëindiging van de functie te beperken tot fouten, onvermogen om de functie uit te oefenen of wangedrag.

In het verleden zijn er al ideeën geopperd omtrent een eventuele wijziging van het bestaand regelgevend kader aangaande de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Dat dient echter nader te worden geanalyseerd en bekeken, rekening houdend met de actuele feiten en omstandigheden.

Ik beveel trouwens iedereen aan om de artikelen 2 tot 9 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen te lezen. Die wet werd nooit uitgevoerd. Hoofdstuk 1 organiseerde de bemiddelingsdiensten betreffende het luchtvervoer. Die wet bevat een bepaald aantal beginselen die veel meer in overeenstemming zijn met de beginselen van Venetië dan de huidige situatie: wettelijke beginselen van onafhankelijkheid, zo staat in artikel 6; tweetalige directie, zo staat in artikel 9; benoeming door de Koning voor een mandaat van vijf jaar, eenmaal hernieuwbaar; en ontslag alleen bij koninklijk besluit na beraadslaging in de ministerraad. Die wettelijke maatregelen hebben het voordeel dat ze al bestaan. Ze lijken mij een interessante basis om de onafhankelijkheid, de transparantie en de controle van de ombudsdienst in de toekomst te waarborgen.

Indien moet worden overgegaan tot de aanstelling van een nieuwe directeur adviseur-coördinator, zal in het licht van de op dat moment toepasselijke regelgeving inderdaad moeten worden gewezen op bepaalde onverenigbaarheden en moet worden geverifieerd dat de betrokken persoon die respecteert. In elk geval zal elke nieuwe directeur, adviseur of coördinator en de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal het voorwerp dienen uit te maken van periodiek correcte en passende evaluatievormen. De functie van bemiddelaar is essentieel en haar onafhankelijkheid staat buiten kijf. Die functie blijft in mijn ogen belangrijker dan de persoon die haar uitoefent.

Mijn administratie heeft besloten om de heer Touwaide voor een periode van een maand te schorsen uit zijn functie als ombudsman. Die periode zal de FOD Mobiliteit in staat stellen om volledige duidelijkheid te verschaffen over het vermeende laakbare gedrag van de ombudsman. Als blijkt dat de feiten die hem ten laste worden gelegd gegrond zijn, zal mijn administratie met kennis van zaken een beslissing nemen.

17.05 Kjell Vander Elst (Anders.): Dank u, mijnheer de minister, voor uw zeer duidelijke en kordate antwoord. Ik feliciteer u met de wijze waarop u dat dossier hebt aangepakt.

Ik wil op enkele punten reageren. Het eerste betreft de uittreksels van het *Belgisch Staatsblad* en de onverenigbaarheid. U hebt gelijk dat u dat zelf verder moet onderzoeken. Als ik het goed heb begrepen, moet hij binnen vijf dagen antwoord geven. Dat is positief.

Het tweede punt betreft de strafrechtelijke feiten. U wijst op het vermoeden van onschuld en ik treed u daarin bij. Zolang iemand niet definitief veroordeeld is, klopt dat. U beseft echter ook dat wat we bespreken, niet zomaar ineens opduikt. We hebben nu de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* en een strafrechtelijke veroordeling, maar er is al een lange historiek van problemen tussen de omwonenden, de luchthaven, de bemiddelingsdienst en de ombudsdienst.

U zegt dat we voorzichtig moeten zijn. Dat klopt ook. Over strafrechtelijke uitspraken wil ik voorzichtig zijn. Toch was het veel beter geweest als de ombudsman zelf voorzichtiger was geweest. Dat is immers zijn functie: onpartijdig, objectief en neutraal handelen. Als één zaak duidelijk blijkt uit de feiten die vandaag al naar voren zijn gekomen, dan is het dat hij dat niet heeft gedaan. Hij was veel beter zelf wat voorzichtiger geweest.

Als ik u goed heb begrepen, is de ombudsman momenteel voor één maand geschorst en zult u samen met uw administratie, onder meer via een hoorzitting, bekijken wat er in de toekomst mogelijk is. Ik wil u daarvoor feliciteren. Het is absoluut in het belang van de luchthaven, maar vooral in het belang van de omwonenden en van de mensen die door de luchthaven worden geïmpacteerd, dat zij opnieuw een

neutraal en objectief aanspreekpunt hebben om bepaalde problemen op te lossen.

Het is tijd dat men geen pyromaan meer heeft om dat probleem aan te pakken, maar een neutrale scheidsrechter. Dat zal in het belang zijn van de luchthaven, van de omwonenden en ook van de federale overheid. Het dossier zal ongetwijfeld verder worden opgevolgd, mijnheer de minister, maar ik wil u in de eerste plaats feliciteren met uw kordate aanpak in dezen.

17.06 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, als inwoner van Vlaams-Brabant kijk ik heel positief naar de luchthaven van Zaventem. Tegelijk heb ik uiteraard ook oog voor de bezorgdheden van de gemeenten rond de luchthaven, in de Vlaamse Rand en in Vlaams-Brabant in het algemeen.

Er liggen in het luchthavendossier bijzonder veel moeilijke kwesties op tafel. Net daarom is het essentieel dat er een neutrale bemiddelingspersoon is die naar alle kanten wil luisteren en die oprecht bekommerd is om de verschillende standpunten. Op dit moment hebben wij die niet. We hebben een figuur die eerder controverses opzoekt dan bemiddelt. Dat helpt niet om te komen tot een positief toekomstverhaal voor zowel de Vlaamse Rand en Vlaams-Brabant als voor de luchthaven.

U bent zeer goed bezig met uw aanpak, maar bent u ook niet verbaasd dat u een tweede strafzaak via de pers moet vernemen? Men zou toch denken dat een ombudsman u daarvan zelf op de hoogte brengt, zeker als hij beweert dat hij onschuldig is en dat hem niets te verwijten valt? Als ik van iets beschuldigd zou worden terwijl ik weet dat ik onschuldig ben, dan zou ik niet zwijgen en wachten tot de pers het oppikt. Ik zou zelf naar het partijkantoor gaan en daar melden dat ik onterechte word beschuldigd. Op die manier bent u ten minste geïnformeerd en moet u het niet via de pers vernemen.

Dit is een zoveelste voorbeeld waarbij er veel duisterheden in het relaas van de ombudsman zitten. Achteraf kan hij dan wel een verhaaltje ophangen, maar er vermoed dat daarin veel onwaarheden zullen zitten. Ik kan ook niet geloven dat er geen evaluatieverslagen over die man bestaan. U bent wellicht ook van uw stoel gevallen toen u dat vernam. Het gaat immers om een controversieel figuur.

Ik hoop dat u in dat verband niet alleen naar de ombudsman kijkt, maar ook naar de personen die verantwoordelijk zijn voor de evaluatieverslagen. Als de man na het onderzoek wordt ontslagen en wordt vervangen door een andere persoon, dan moet dat iemand zijn die doet wat hij moet doen en moeten er ook deftige controles plaatsvinden.

Ik ben erg verheugd dat hij gedurende een maand is geschorst. Ook het plan van aanpak stemt me tevreden. Hopelijk vernemen we daarover binnen enkele dagen meer. Het is goed dat hij nu eindelijk eens zal moeten vertellen wat er waar is en wat er onwaar is en dat daarvoor bewijzen komen en niet alleen maar verhaaltjes in de pers.

Ik apprecieer ook uw voorstel voor wat er in de toekomst zou moeten gebeuren met de ombudsman. Dat stemt min of meer overeen met onze zienswijze. Toch zal ik een motie indienen, zodat we daarvan een spoor hebben en opdat de regering echt werk maakt van het dossier. Zo kunnen we de problemen en de fouten van het verleden rechtzetten en een herhaling in de toekomst voorkomen.

17.07 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ook ik bedank de minister voor zijn ruime en duidelijke antwoord. Daarmee is aan de meeste vragen tegemoetgekomen.

Moties Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werd volgende motie ingediend.
En conclusion de cette discussion, la motion suivante a été déposée.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Britt Huybrechts en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Britt Huybrechts

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

- gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van de ombudsdienst van Brussels Airport, waarin wordt bepaald dat de dienst functioneel onafhankelijk moet zijn van elke partij die rechtstreeks betrokken is bij zijn opdrachten;

- gelet op artikel 4, §2 van voornoemd besluit, dat stelt dat personeelsleden van de ombudsdienst op geen enkele wijze verbonden mogen zijn aan een vereniging van omwonenden of milieuverdediging;
 - gelet op de publicaties in het *Belgisch Staatsblad* waaruit blijkt dat de huidige ombudsman gedurende meerdere jaren formeel als bestuurder of gedelegeerd bestuurder vermeld bleef bij een vereniging van omwonenden die rechtstreeks betrokken is bij luchthaven- en vliegroustedossiers;
 - gelet op de retroactieve publicatie in 2017 waarbij werd gesteld dat een ontslag als bestuurder zou terugwerken tot 2001;
 - gelet op het vonnis van 19 juni 2024 van de correctionele rechtbank van Brussel waarbij de ombudsman schuldig werd bevonden aan belaging en laster, met opschorting van de uitspraak voor vier jaar;
 - gelet op de principes van Venetië inzake de bescherming en bevordering van de ombudsinstitutie (Commissie van Venetië, 2019), die onder meer pleiten voor een duidelijk wettelijk statuut, institutionele onafhankelijkheid, transparante benoemingsprocedures en een vaste, beperkte mandaatduur;
 - overwegende dat de ombudsman van Brussels Airport een essentiële rol vervult in een maatschappelijk en economisch uiterst gevoelig dossier;
 - overwegende dat het vertrouwen van burgers, omwonenden, luchthavenuitbaters en overheden in de neutraliteit en onafhankelijkheid van de ombudsdienst fundamenteel is;
 - overwegende dat een ombudsfunctie die sinds 2002 grotendeels door dezelfde persoon wordt uitgeoefend, zonder wettelijk vastgelegde mandaatduur of periodieke herbenoeming, moeilijk te rijmen lijkt met de internationale standaarden inzake good governance;
 - overwegende dat rechtszekerheid en tegenwerpelijkheid aan derden vereisen dat functies en mandaten ondubbelzinnig en correct worden gepubliceerd;
 - overwegende dat elke schijn van belangenvermenging of institutionele verankering in één persoon het vertrouwen in de ombudsdienst kan ondermijnen;
 - overwegende dat de ombudsdienst van Brussels Airport thans niet bij wet, maar bij koninklijk besluit is geregeld, waardoor de institutionele verankering en de waarborgen inzake onafhankelijkheid, mandaatduur, benoeming en evaluatie beperkter en minder expliciet zijn uitgewerkt dan bij andere ombudsinstitutes;
 - overwegende dat de wet van 22 maart 1995 tot instelling van de federale ombudsmannen wél voorziet in een wettelijke verankering, benoeming door de Kamer van volksvertegenwoordigers en een mandaat van zes jaar, en dat internationale standaarden voor ombudsinstitutes, in het bijzonder de principes van Venetië, eveneens uitgaan van een duidelijke wettelijke basis, objectieve benoemingsprocedures, duidelijke incompatibiliteitsregels en een vaste ambtstermijn.
- vraagt de regering
1. een grondige en onafhankelijke evaluatie uit te voeren van het functioneren van de huidige ombudsman van Brussels Airport, met bijzondere aandacht voor diens onafhankelijkheid, onpartijdigheid, deontologische waarborgen, naleving van de geldende incompatibiliteitsregels en het vertrouwen dat de ombudsdienst nog geniet bij alle betrokken partijen;
 2. op basis van die evaluatie een wetgevend initiatief voor te bereiden tot wettelijke verankering van de ombudsdienst van Brussels Airport, met ten minste:
 - een vaste mandaatduur;
 - een openbare, transparante, objectieve en op merites gebaseerde benoemingsprocedure;
 - duidelijke en afdwingbare incompatibiliteits- en integriteitsregels, met verplichte melding van mandaten en belangen;
 - duidelijke regels inzake beëindiging, niet-hernieuwing of vervroegde stopzetting van het mandaat."
 3. na te gaan of de functie van ombudsman van Brussels Airport, desgevallend via wetswijziging, kan worden geïntegreerd in, dan wel op een gelijkwaardige wijze kan worden afgestemd op, het wettelijke kader van de wet van 22 maart 1995 tot instelling van de federale ombudsmannen, zodat ook voor deze functie sterke waarborgen gelden inzake wettelijke basis, mandaatduur, objectieve benoeming, incompatibiliteiten, onafhankelijkheid en parlementaire verantwoording;
 4. daarbij de hervorming zo veel mogelijk af te stemmen op de internationale standaarden inzake ombudsinstitutes, in het bijzonder de principes van Venetië;
 5. de Kamer binnen zes maanden verslag uit te brengen over de resultaten van die evaluatie en over de concrete wetgevende opties."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Britt Huybrechts et est libellée comme suit:
 "La Chambre,
 ayant entendu l'interpellation de Mme Britt Huybrechts
 et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,
 - eu égard à l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création du service de médiation de Brussels Airport,

qui prévoit que le service doit être fonctionnellement indépendant de toute partie directement impliquée dans ses missions;

- eu égard à l'article 4, § 2 de l'arrêté précité, qui prévoit que les membres du personnel du service de médiation ne peuvent pas être liés d'une quelconque manière à une association de riverains ou de défense de l'environnement;

- eu égard aux publications du *Moniteur belge*, desquelles il ressort que le médiateur actuel a été formellement mentionné durant plusieurs années comme administrateur ou administrateur délégué d'une association de riverains directement impliquée dans des dossiers relatifs à l'aéroport et aux routes aériennes;

- eu égard à la publication rétroactive de 2017, dans laquelle il est indiqué qu'une démission en tant qu'administrateur aurait un effet rétroactif jusqu'en 2001;

- eu égard au jugement du 19 juin 2024 du tribunal correctionnel de Bruxelles, dans lequel le médiateur a été reconnu coupable de harcèlement et calomnie avec suspension du prononcé pour quatre ans;

- eu égard aux principes de Venise sur la protection et la promotion de l'institution du médiateur (Commission de Venise, 2019), qui préconisent notamment un statut légal clair, une indépendance institutionnelle, des procédures de nomination transparentes et une durée de mandat fixe et limitée;

- considérant que le médiateur de Brussels Airport joue un rôle essentiel dans un dossier extrêmement sensible sur le plan sociétal et économique;

- considérant que la confiance des citoyens, des riverains, des exploitants de l'aéroport et des autorités dans la neutralité et l'indépendance du service de médiation est fondamentale;

- considérant qu'une fonction de médiation exercée en grande partie par la même personne depuis 2002, en l'absence d'une durée de mandat fixée dans la loi ou d'une nouvelle nomination périodique, est difficilement conciliable avec les normes internationales en matière de bonne gouvernance;

- considérant que la sécurité juridique et l'opposabilité aux tiers exigent une publication sans équivoque et correcte des fonctions et mandats;

- considérant que toute apparence de conflit d'intérêts ou d'ancrage institutionnel concernant une même personne peut saper la confiance dans le service de médiation;

- considérant que le service de médiation de Brussels Airport fonctionne actuellement sur la base d'un arrêté royal et non d'une loi, une situation qui signifie que l'ancrage institutionnel et les garanties en matière d'indépendance, de durée des mandats, de nominations et d'évaluation sont plus restreints et moins explicites que pour d'autres institutions de médiation;

- considérant la loi du 22 mars 1995 instaurant des médiateurs fédéraux prévoit bel et bien une assise légale, une nomination par la Chambre des représentants et un mandat de six ans, et que les normes internationales en matière d'institutions de médiation, en particulier les principes de Venise, prévoient également une base légale claire, des procédures de nomination objectives, des règles d'incompatibilité claires et une durée de mandat fixe ;

demande au gouvernement

1. de réaliser une évaluation approfondie et indépendante du fonctionnement du médiateur actuel de Brussels Airport particulièrement axée sur son indépendance, son impartialité, les garanties qu'il présente sur le plan déontologique, le respect des règles d'incompatibilité en vigueur et la confiance dont bénéficie encore le service de médiation auprès de toutes les parties impliquées;

2. sur la base de cette évaluation, de préparer une initiative législative visant à assurer l'ancrage légal du service de médiation de Brussels Airport et prévoyant au minimum:

- une durée de mandat fixe;

- une procédure de nomination publique, transparente, objective et basée sur les mérites de l'intéressé;

- des règles d'incompatibilité et d'intégrité claires et contraignantes assorties d'une notification obligatoire des mandats et intérêts;

- des règles claires en matière de fin, de non-renouvellement ou de cessation anticipée du mandat;

3. de vérifier si la fonction de médiateur de Brussels Airport peut, le cas échéant au moyen d'une modification de loi, être intégrée ou être coordonnée d'une façon équivalente au cadre légal de la loi du 22 mars 1995 instaurant des médiateurs fédéraux pour que cette fonction soit également assortie de garanties solides en matière d'assise légale, de durée des mandats, d'objectivité des nominations, d'incompatibilités, d'indépendance et de responsabilité face au Parlement;

4. dans ce contexte, de faire correspondre au maximum cette réforme aux normes internationales en matière d'institutions de médiation, et en particulier aux principes de Venise;

5. de présenter à la Chambre, dans six mois, un rapport sur les résultats de cette évaluation et sur les options législatives concrètes."

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

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

La question n° 56013758C de Mme Reuter est reportée. De heer Van Tigchelt is niet aanwezig om zijn vraag nr. 56013802C te stellen.

18 **Samengevoegde vragen van**

- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van het vliegverbod in het Midden-Oosten" (56013814C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van commerciële vluchten voor repatriëringsoperaties" (56013999C)

18 **Questions jointes de**

- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incidence de l'interdiction de vols au Moyen-Orient" (56013814C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le recours aux vols commerciaux pour des opérations de rapatriement" (56013999C)

18.01 **Kjell Vander Elst** (Anders.): Mijnheer de minister, de escalerende spanningen in het Midden-Oosten dwingen luchtvaartmaatschappijen tot ingrijpende omwegen, wat niet alleen de reistijd voor duizenden Belgische passagiers verlengt, maar ook de operationele kosten voor onze nationale luchthaven en luchtvaartsector de hoogte in jaagt. We moeten als land waken over de mobiliteit van onze burgers en de concurrentiepositie van Brussels Airport. Een efficiënte luchtvaart is immers een cruciale motor voor onze open economie. Dat moet echter hand in hand gaan met de veiligheid in de regio.

Hoe evalueert u de huidige vertragingen op Brussels Airport als gevolg van de gewijzigde vliegroutes? Veel Belgen strandden of ondervinden hinder in het buitenland. Hoe verloopt de coördinatie tussen uw departement, Buitenlandse Zaken en eventueel Defensie voor de repatriëring van getroffen reizigers?

Brussels Airport is een vitale hub voor cargo. Welke impact hebben de gesloten luchtruimen op de aanlevertijden? Hoe schat u de economische schade voor onze nationale luchthaven in?

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

Door de huidige veiligheidssituatie in het Midden-Oosten hebben verschillende Europese landen de voorbije dagen repatriëringsoperaties opgestart om hun landgenoten terug naar huis te brengen. Daarbij zien we dat sommige van onze buurlanden vrij snel hebben ingezet op een combinatie van militaire vluchten, chartervluchten en waar mogelijk commerciële lijndiensten.

In België werd in eerste instantie vooral gekozen voor militaire transportvluchten. Die keuze heeft er echter ook toe geleid dat er de voorbije dagen aanzienlijke vertragingen zijn opgelopen in de repatriëringsoperatie. Door die vertragingen hebben verschillende landgenoten uiteindelijk op eigen initiatief een commerciële vlucht geboekt om terug naar huis te keren. Zo zijn de eerste Belgische reizigers al op vrijdag 6 maart op Brussels Airport geland via commerciële verbindingen.

Daarom heb ik volgende vragen:

Hoe kijkt u als minister van Mobiliteit, en als bevoegde minister voor de luchthaven van Brussel, naar de rol die commerciële vluchten kunnen spelen bij repatriëringsoperaties in crisissituaties zoals deze?

Hebt u in dit dossier contact gehad met premier De Wever, met de minister van Defensie of met de minister van Buitenlandse Zaken om het gebruik van commerciële vluchten als mogelijke piste te bespreken?

Hebt u hierover overleg gehad met luchtvaartmaatschappijen, zoals Brussels Airlines?

Zal u, nu er steeds meer aandacht gaat naar het gebruik van commerciële vluchten, bekijken hoe deze capaciteit zo efficiënt mogelijk kan worden ingezet zodat onze landgenoten veilig en zo snel mogelijk naar België kunnen terugkeren?

18.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Vooreerst is het belangrijk om te vermelden dat Buitenlandse Zaken alle kwesties met betrekking tot het conflict centraliseert, inclusief die van de repatriëringen.

De impact van de situatie in het Midden-Oosten op de operaties op Brussels Airport blijft beperkt. De voornaamste gevolgen zijn de geannuleerde rechtstreekse vluchten van maatschappijen met hubs in de getroffen regio's, zoals Emirates, Qatar Airways en Etihad, en de geannuleerde Tel-Avivvluchten van Brussels Airlines. Ander verkeer in die richting naar Aziatische bestemmingen verderop ondervindt een beperkte hinder.

De kwestie van repatriëringen wordt behandeld door Buitenlandse Zaken. De informatieverstrekking aan reizigers en schadevergoeding wordt geregeld door de Europese verordening 261/2004 betreffende de rechten van passagiers. De verordening wordt duidelijk uitgelegd op de website van mijn administratie.

Brussels Airport Company volgt de situatie nauwgezet op. Op dit moment zijn geen bijkomende maatregelen vereist. Ook de cargostroom via Brussels Airport ondervindt tot nu toe slechts een beperkte impact. Annulaties verschillen van dag tot dag, maar de meeste vrachtluchten kunnen uitwijken naar een alternatieve route zonder dat de betrouwbaarheid van de goederenstromen in het gedrang komt.

Brussels Airport blijft een belangrijke hub voor tijdskritieke segmenten zoals farma, expressverzendingen en bederfbare producten. Voor die categorieën wordt op basis van de huidige signalen geen structurele verstoring verwacht, mede dankzij alternatieve planning door de betrokken operatoren.

De huidige situatie heeft een merkbare impact op een beperkt aantal vluchten, voornamelijk van en naar de Golfregio en Tel Aviv, zoals ik daarnet al zei. Die verbindingen vertegenwoordigen samen ongeveer 3,5 à 4 % van het jaarlijkse passagiersvolume van Brussels Airport. Hoewel de situatie leidt tot annulaties in dat segment, blijft de werking van de luchthaven als geheel stabiel. Een deel van de verplaatste vraag wordt bovendien opgevangen via andere Europese en Aziatische hubs, waar hoge bezettingsgraden worden genoteerd. De situatie wordt verder opgevolgd in overleg met de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

18.04 **Kjell Vander Elst** (Anders.): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

18.05 **Britt Huybrechts** (VB): Ik ook.

De **voorzitter**: Dat waren korte, maar krachtige replieken.

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Bijkomende hogesnelheidstreinen naar Antwerpen" (56013837C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Bijkomende hogesnelheidstreinen tot Oostende" (56013838C)

19 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains à grande vitesse supplémentaires en direction d'Anvers" (56013837C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains à grande vitesse supplémentaires ayant pour terminus la gare d'Ostende" (56013838C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vragen zoals ingediend.

Spoorwegoperator Deutsche Bahn kondigde aan dat er vanaf 7 september twee keer per dag een ICE-trein zal rijden tussen Keulen en Antwerpen met onderweg stops in Aken, Luik, Leuven, Brussels

Airport.

Hoe evalueert de minister deze bijkomende ICE-treinverbinding?

Wat zal de impact van deze bijkomende verbinding met extra stopplaatsen zijn op het nationaal treinreizigersvervoer?

Bestaat volgens de minister het risico dat deze extra trein tot een aanpassing van de huidige vervoersplanning van de NMBS kan leiden? Zo ja, welke aanpassingen? Zo neen, waarom niet?

Spoorwegoperator Deutsch Bahn zal tijdens de zomerperiode (uitgezonderd periode 21 juli tem 5 augustus) een extra (negende) ICE-hogesnelheidsverbinding inleggen tussen Keulen (DE) en Brussel (BE), inclusief een extra stop in het station van Leuven. Tijdens de weekends zal deze trein doorrijden tot Oostende met stops in Gent en Brugge.

Hoe evalueert de minister deze bijkomende ICE-hogesnelheidsverbinding?

Wat zal de impact van deze bijkomende verbinding met extra stopplaatsen zijn op het nationaal treinreizigersvervoer?

Bestaat volgens de minister het risico dat deze extra trein tot een aanpassing van de huidige vervoersplanning van de NMBS kan leiden? Zo ja: welke aanpassingen? Zo neen: waarom niet?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de komst van een nieuwe internationale spoorwegoperator op het Belgische spoor is goed nieuws. Dat bevestigt dat de Belgische spoorwegmarkt een reëel aantrekkingspotentieel heeft, zowel voor de bediening van onze grote steden als voor onze nationale luchthaven.

Dat commerciële initiatief sluit aan bij een duidelijke prioriteit van de regering, namelijk het bevorderen van concurrentie op internationale spoorverbindingen en het versterken van de aantrekkelijkheid van Brussels Airport. Die nieuwe verbinding komt ook tegemoet aan de verwachtingen van Brussels Airport en van verschillende luchtvaartmaatschappijen die vragen om een betere aansluiting van de luchthaven op het internationale spoorwegin.

Net zoals de door Deutsche Bahn geëxploiteerde ICE-verbinding tussen Keulen en Antwerpen met een halte in Brussels Airport zeer positief is voor de ontwikkelingen van het internationale spoorwegaanbod in België, gaat ook de verlenging van de bestaande ICE-verbinding van Brussel-Zuid naar Oostende in de goede richting.

De indiensttreding komende zomer van een bijkomende verbinding verhoogt bovendien de aantrekkelijkheid voor steden die tot nu toe niet over een rechtstreekse internationale verbinding beschikten. Ik kan me daar alleen maar over verheugen, temeer daar het gaat om een verbinding die volledig op commerciële basis wordt uitgebouwd.

Op basis van de analyse die Infrabel in het kader van beide dossiers heeft uitgevoerd, wordt de impact van de invoering van die bijkomende internationale hogesnelheidsverbindingen op het nationaal spoorverkeer als zeer beperkt beoordeeld. Infrabel onderzoekt elke nieuwe aanvraag voor internationale treinpaden systematisch in functie van de beschikbare infrastructuurcapaciteit, met bijzondere aandacht voor de robuustheid en stabiliteit van het binnenlands verkeer. In de voorliggende gevallen wijzen de geanalyseerde elementen niet op een significante verstoring van de exploitatie van de bestaande nationale diensten.

Infrabel blijft de evolutie van het verkeer nauwgezet opvolgen en waakt over een evenwichtige co-existentie tussen nationaal en internationaal treinverkeer, binnen een voorzichtige en verantwoorde capaciteitsbeheerstrategie.

Op basis van de momenteel beschikbare elementen is geen aanpassing van de bestaande planning van de NMBS noodzakelijk als gevolg van de invoering van de bijkomende verbindingen. De door Infrabel uitgevoerde analyse toont niet aan dat de nieuwe treinverbindingen een wijziging van bestaande nationale treinpaden of een vermindering van het binnenlandse aanbod vereisen. De integratie gebeurt binnen het gebruikelijke coördinatiekader, zonder een vastgesteld effect op de nationale dienstregeling.

19.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat er geen aanpassingen nodig zijn met betrekking tot het binnenlands aanbod. We werden de voorbije maanden en jaren al veel geconfronteerd met de impact van internationale treinen of hogesnelheidstreinen op het binnenlands treinaanbod. Ik hoop dat het effectief zal zijn zoals u zegt. Ik ben blij met uw antwoord.

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

20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Betalend parkeren bij de NMBS" (56013839C)

20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les parkings payants de la SNCB" (56013839C)

20.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs opnieuw naar de tekst van mijn vraag.

Bij zijn bezoek aan het station Noorderkempen gaf de minister aan het tariefbeleid dat de NMBS hanteert voor het gebruik van haar parkings aan de stations te zullen bespreken met de NMBS. Tegelijkertijd gaf de minister aan dat de NMBS autonoom kan beslissen over haar parkeerbeleid.

Zal de minister bij de bespreking met de NMBS het voorstel om gebruik van de NMBS-parkings gratis te maken voor zij die beschikken over een geldig vervoerbewijs overmaken?

Zou dit volgens de minister een positief effect kunnen hebben op het gecombineerd gebruik wagen en trein?

Ziet de minister mogelijkheden om het door de NMBS gehanteerde beleid ter zake bij te sturen tijdens de Mid-Term Review in april 2028?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, u pleit tegen betalende stationsparkings en verwijst daarvoor naar de stationsparking van Noorderkempen. Ik herinner u eraan dat het parkeerbeleid aan de stations in de eerste plaats een autonome bevoegdheid van de NMBS is, hoewel omkaderd door het openbaredienstcontract, en dat het uitgangspunt is dat we mensen willen aanmoedigen om met de fiets of met het openbaar vervoer naar het station te komen, om zo de modal shift te stimuleren naar een duurzame en groene mobiliteit.

Door de stationsparkings opnieuw gratis te maken, zouden we het gebruik van de wagen sterk stimuleren en zouden we opnieuw oneigenlijk gebruik door niet-treinreizigers aantrekken en de beschikbaarheid voor treinreizigers verminderen. De parkings werden destijds betalend om oneigenlijk gebruik als carpoolparking door niet-treinreizigers te ontmoedigen. Dat blijft relevant om de beschikbaarheid voor treinreizigers te garanderen.

U weet dat er een groot verschil is in het parkeertarief voor treinreizigers en dat voor niet-treinreizigers. Voor treinreizigers bestaan bovendien verschillende formules parkeerabonnementen, en nu ook flexformules, met dagprijzen die afhankelijk van de formule en de locatie tussen 1,7 euro en 3,7 euro per dag liggen.

De NMBS past haar tarievenbeleid voor haar parkings aan om interessante formules te blijven aanbieden aan haar klanten en om rekening te houden met de vastgestelde evoluties. Sinds februari 2026 is het parkeertarief bijvoorbeeld sterk gedaald, met 30 %, voor reizigers die een dagticket nemen op de NMBS-parkings. Dat werd in het overleg met de gemeente Brecht ook toegelicht.

U had het over het effect van het gebruik van de trein. De NMBS zegt me dat ze nergens een systematische daling van het aantal treinreizigers ziet na het betalend maken van de parkings en dat dat continu gemonitord wordt. Ik zal de NMBS vragen dat element te objectiveren. In het station Noorderkempen zien we wanneer we de jaren 2023 en 2024 met elkaar vergelijken integendeel dat het aantal opstappende reizigers nagenoeg verdubbelde. Men lijkt te kunnen concluderen dat het betalend maken van de parking geen rem zou zijn op het aantal reizigers dat gebruikmaakt van het station Noorderkempen.

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

U begint in uw eerste zin met een verkeerde aanname. Ik heb nooit, niet in de vorige legislatuur en evenmin bij de bespreking van de beleidsnota, gepleit voor het volledig gratis maken van de parkings van de NMBS. Ik heb er wel voor gepleit om een onderscheid te maken tussen mensen die een geldig vervoersticket hebben en effectief gebruikmaken van de diensten van de NMBS en oneigenlijk gebruik. Wat het oneigenlijk gebruik betreft, heb ik er absoluut geen probleem mee dat de NMBS dat commercialiseert en dat zij de betrokkenen laat betalen – eventueel zelfs met een stevig tarief; daar spreek ik mij niet over uit – voor het oneigenlijk bezetten van die parkings ten koste van de mensen die een parkeerplaats zoeken om vervolgens het openbaar vervoer te gebruiken. De aanname waarmee u bent gestart, is dus niet helemaal correct. Daar zit een groot verschil in. Ik heb dat tijdens de bespreking van de beleidsnota ook al met u besproken.

Naar aanleiding van uw bezoek aan het station Noorderkempem, waar het onderwerp ter sprake is gekomen, heb ik deze vraag ingediend. Ik hoop immers dat de NMBS op zijn minst – ik hoor u spreken over objectiveren en studeren – de zaak in haar geheel zal bekijken. Ik deel namelijk de aanname niet die hier wordt gedaan. Wanneer mensen die over een geldig vervoersbewijs beschikken gratis met de wagen aan het station kunnen parkeren, zou dat naar mijn mening misschien juist kunnen leiden tot extra treinreizigers. Misschien zullen mensen het dan wel interessant vinden om zich op die manier te verplaatsen. In plaats van de hele afstand met de wagen af te leggen, gebruiken ze alleen de wagen tot aan het station en nemen ze van daaruit de trein. Mensen die de afstand tot het station misschien niet met de fiets zouden overbruggen, zouden dat met de wagen misschien wel zien zitten.

Het is dus de moeite waard om een en ander heel goed te objectiveren en grondig te bestuderen. Daarvoor heb ik ook gepleit bij de bespreking van de beleidsnota. Er zullen ongetwijfeld lokale verschillen zijn. Dat in kaart brengen, zal veel werk vragen. Ik wil er echter absoluut op aandringen om dat toch in overweging te nemen en het op zijn minst heel grondig te bekijken.

Ik dank u voor uw antwoord.

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

21 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebrek aan communicatie bij de NMBS" (56013840C)**

21 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le manque de communication de la part de la SNCB" (56013840C)**

21.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Op dinsdag 3 maart veroorzaakte een defecte goederentrein in Berlaar voorschade op het spoor. Een honderdtal treinreizigers kwam daardoor vast te zitten in het station van Aarschot waar ze aan hun lot zouden overgelaten zijn. De gestrande reizigers zagen de deuren van een aansluitende trein naar Hasselt net voor hun neus dichtgaan. Ze zouden geen informatie gekregen hebben van de conducteur en in het station zelf bleek ook niemand te zien.

Wat is de oorzaak van het ontbreken van accurate communicatie aan de reizigers door de NMBS?

Welke stappen heeft de NMBS de laatste maanden nog genomen om in geval van incidenten tot een betere communicatie naar de reizigers te komen?

Zullen de getroffen treinreizigers recht hebben op een compensatie bij de NMBS? Zo neen, waarom niet?

Ontving de NMBS een aanvraag/aanvragen tot compensatie naar aanleiding van bovenvermeld incident? Zo ja, hoeveel?

21.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, de NMBS heeft mij meegedeeld dat er op 3 maart in de omgeving van Berlaar twee defecte treinen stonden, namelijk trein 9244 en trein 2864.

Het is belangrijk om te verduidelijken dat het in beide gevallen niet om een goederentrein ging en dat die defecten los van elkaar stonden. Trein 2864 viel ongeveer een uur eerder stil dan trein 9244 en bevond zich toevallig op dezelfde locatie.

Als gevolg van die incidenten werden verschillende treinen beperkt tot Aarschot. De meeste van die treinen bleven in het station van Aarschot, om vervolgens terug te keren richting Hasselt. Door de storing hebben bepaalde treinen vertraging opgelopen, wat ertoe kan hebben geleid dat reizigers hun aansluiting naar Hasselt net hebben gemist.

Omdat de melding geen exacte tijdsaanduiding bevat, blijft het moeilijk om met zekerheid te bepalen over welke specifieke treinen het gaat. Op basis van een analyse van de vertragingen in Aarschot die avond komen echter twee mogelijke situaties naar voren. Zo kwam trein 2919 om 20.21 uur met 9 minuten vertraging aan in Aarschot, terwijl trein 1718 richting Hasselt eveneens om 20.21 uur vertrok. Daarnaast kwam trein 2869 om 21.00 uur met 13 minuten vertraging aan, terwijl trein 2619 richting Hasselt om 21.01 uur vertrok. In beide gevallen hield de vertraging verband met het defect van trein 9244.

Wat de reizigersinformatie betreft, blijkt uit een analyse dat de standaardcommunicatie correct werd uitgevoerd. De aankondigingen met betrekking tot de betrokken treinen en de eerstvolgende verbinding richting Hasselt werden gedaan zoals gebruikelijk. Daarnaast was de informatie beschikbaar via de andere gebruikelijke kanalen, zoals de reisplanner via de website en de app, evenals via de informatieschermen in het station. Het station van Aarschot beschikt over dertien informatieschermen, die op 3 maart allemaal correct functioneerden en waarop de eerstvolgende treinen richting Hasselt eveneens correct werden weergegeven.

Ik begrijp dat het bijzonder frustrerend kan zijn wanneer reizigers een aansluiting net missen. Ik heb dat zelf ook al meegemaakt. Tegelijk moet worden benadrukt dat bij ernstige verstoring het herstel van de globale treindienst prioriteit krijgt. Het uitzonderlijk laten wachten van treinen om een niet-geplande aansluiting te garanderen kan in dergelijke omstandigheden het herstel van de dienstregeling bemoeilijken.

De voorbije maand heeft de NMBS daarnaast verschillende maatregelen genomen om de communicatie ten aanzien van reizigers bij verstoring verder te verbeteren. Zo werd onder meer de coördinatie tussen de operationele teams en de teams die instaan voor reizigersinformatie versterkt. Ook werden de communicatieprocedures bij incidenten verder verfijnd en wordt blijvend gewerkt aan de ontwikkeling van digitale kanalen, zodat reizigers sneller informatie kunnen krijgen en gemakkelijker alternatieve reisroutes kunnen raadplegen.

Klanten hebben recht op compensatie wanneer aan de voorziene voorwaarden is voldaan, namelijk een vertraging van meer dan 60 minuten en het bezit van een geldig vervoerbewijs. De rapportering van de compensatie laat niet toe om een compensatie-aanvraag specifiek per lijn te identificeren.

Wat de communicatie aan de reizigers betreft in geval van storing, werd de bevoegde commissie al uitgenodigd, zodat de NMBS haar actieplan en maatregelen om de informatie aan reizigers te verbeteren, kan voorstellen.

Ondanks die aanpak en de gegeven uitleg blijven er geregeld vragen en bezorgdheden rijzen, zowel bij parlementsleden als bij de reizigers zelf. In die context heb ik opnieuw contact opgenomen met de NMBS om te benadrukken dat de communicatie bij storing nog duidelijker, coherenter en proactiever moet worden, met name wat betreft de schrapping van treinen, grote vertragingen en alternatieve oplossingen voor reizigers. Mijn diensten zorgen voor de opvolging van die acties in het kader van de bestaande verbintenis van de NMBS.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'amiante à la SNCB (1)" (56013854C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'amiante à la SNCB (2)" (56013855C)

22 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Asbest bij de NMBS (1)" (56013854C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Asbest bij de NMBS (2)" (56013855C)

22.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, ce sujet étant très grave et vu le nombre de questions que j'avais à poser, je me suis permise de doubler la question. Je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Une ordonnance de non-lieu a été rendue dans le cadre d'un dossier concernant M. Roger Motquin, décédé des suites d'un cancer de l'amiante (mésothéliome). Et pourtant, l'enquête pour homicide ou lésions involontaires menée par l'auditorat du travail de Bruxelles a révélé que l'ex-cheminot a travaillé dans un environnement "fortement contaminé par l'amiante" à la SNCB et que l'entreprise ferroviaire a reconnu une illégalité dans son chef dans l'établissement d'un inventaire amiante relatif à la gare du Midi. Mais l'instruction n'a pas permis d'identifier une responsabilité pénale dans le chef de la SNCB.

Monsieur le ministre, les 748 bâtiments de la SNCB encore non traités en 2014 ainsi que l'ensemble des véhicules, sont-ils aujourd'hui traités, conformes et sécurisés? Sinon, quels sont les bâtiments et véhicules devant encore être traités?

Le premier inventaire amiante de la gare du Midi a été réalisé en 1997, alors que celui-ci était obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1995. Pourquoi ce retard de deux ans dans la réalisation de cet inventaire? Pourriez-vous me communiquer la copie de ce 1^{er} inventaire amiante de la gare du Midi réalisé en 1997 ainsi que l'inventaire amiante 2026 de la gare du midi? Chaque bâtiment de la SNCB et chaque véhicule dispose-t-il aujourd'hui d'un inventaire amiante?

Le personnel de la SNCB et les syndicats sont-ils informés de l'existence de ces inventaires amiante? Si oui, comment peuvent-ils facilement y accéder?

Pourriez-vous me transmettre l'évolution du nombre de mésothéliomes recensés chez les cheminots entre 2014 et aujourd'hui? Quelles sont les mesures envisagées par la SNCB afin de protéger définitivement le personnel contre l'amiante? L'enquête menée par l'auditorat du travail de Bruxelles a révélé que M. Roger Motquin a travaillé dans un environnement "fortement contaminé par l'amiante". En 1995, M. Roger Motquin n'était pas le seul membre du personnel de la SNCB à travailler à la gare du Midi. Pourriez-vous me communiquer le nombre de travailleurs de la SNCB travaillant à la gare du Midi en 1995? Pourriez-vous également me communiquer le nombre de navetteurs empruntant journalièrement la gare du Midi en 1995?

Le dossier judiciaire comporte un courrier du 26 septembre 1996 de la médecine du travail à la direction de la SNCB. Elle demandait à la direction de lui communiquer les noms des agents ayant été exposés aux poussières d'asbeste afin de les convoquer pour un examen médical. Pourriez-vous me communiquer la preuve que M. Roger Motquin était repris sur cette liste?

En 1989, un désamiantage de la salle des guichets a été effectué par la société Laurenty. À l'époque, il y avait déjà obligation par la loi du 12 janvier 1989 de préserver et protéger les travailleurs contre l'amiante. Quelles mesures ont été prises par la SNCB pour protéger ses travailleurs?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, je vous communique les données que j'ai reçues de la SNCB aujourd'hui même. Concernant la gestion de l'amiante à la SNCB, l'ensemble des bâtiments ont été traités. Les archives relatives à l'amiante pour la période 1994-1998 ont été transmises à la police judiciaire afin d'être mises à la disposition du juge d'instruction. La SNCB m'indique en revanche ne plus disposer de l'inventaire de 1996. Le personnel ainsi que les organisations syndicales sont informés de l'existence de ces inventaires. Ceux-ci peuvent être obtenus à tout moment auprès de l'équipe d'experts compétente, qui est en mesure de les fournir sur demande.

Afin de garantir la protection du personnel, la SNCB applique un programme de gestion de l'amiante conformément aux dispositions du livre VI, titre 3 du Code du bien-être au travail. Dans ce cadre, la SNCB veille notamment à l'établissement et à la mise à jour d'un inventaire amiante conformément au livre VI, titre 3, chapitre II, à la mise en œuvre d'un programme de gestion de l'amiante pour les bâtiments concernés conformément au livre VI, titre 3, chapitre III, ainsi qu'à l'application des mesures générales de prévention prévues au livre VI, titre 3, chapitre VII. Ces mesures comprennent notamment la tenue d'un registre d'exposition, l'organisation du suivi de la santé des travailleurs concernés ainsi que la mise à disposition d'informations et de formations spécifiques. Cette approche vise à garantir une gestion structurée, conforme et sécurisée de la présence éventuelle d'amiante dans les installations.

Madame Jacquet, la problématique de l'amiante et l'impact que celle-ci peut avoir sur la santé des travailleurs est un sujet qui me touche particulièrement. Comme vous pourrez vous en rendre compte dans les documents parlementaires des 20 dernières années, je me suis particulièrement et personnellement intéressé à ce sujet. Je veillerai d'ailleurs à ce que vous puissiez recevoir des réponses à l'ensemble des questions que vous avez posées dans le cadre du dossier que vous évoquez ici. À ce stade, aucun élément complémentaire ne m'a été fourni par la SNCB dans le cadre de cette réponse. Or je souhaite que ces informations puissent être rendues disponibles dans les meilleurs délais.

Vous pouvez, si vous le souhaitez, introduire une question écrite. Toutefois, même à défaut, je veillerai à ce qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des questions qui ont été soulevées.

22.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour l'ensemble des réponses apportées et celles à venir.

Tout d'abord, je rappelle à quel point nous sommes face à une situation préoccupante. Il s'agit tout de même de l'une des plus grandes entreprises publiques n'ayant pas respecté la loi. Les conséquences sont gravissimes. Des décès découlent de cette négligence et de ce refus de se conformer à la législation. Nous avons affaire à des travailleurs qui ont donné toute leur vie pour leur travail, qui sont fiers de faire ce qu'ils font, puisqu'ils travaillent pour le service public, pour que le pays se développe, pour que la population puisse se déplacer facilement. Ce sont eux aussi qui ont construit la gare du Midi, qui ont permis de se rendre en TGV dans les différentes capitales européennes, qui ont bâti notre pays. Néanmoins, leur travail, du fait de la négligence et de la stupidité de certains, leur a été fatal. Pourtant, personne ne devrait mourir de son travail.

J'entends votre réponse, nous allons l'analyser de près et n'hésiterons pas à revenir vers vous.

Même si la SNCB semble aujourd'hui proactive sur certains points, c'est loin d'être suffisant. Comment peut-on accepter le silence complice de l'une des plus grandes entreprises de ce pays? Comment peut-on accepter que des personnes aient travaillé durant tant d'années entourées d'amiante sans qu'un équipement de protection ne soit prévu? Que même lorsque la maladie s'est déclenchée, la SNCB a insuffisamment accompagné ces travailleurs malades? Qu'elle ne daigne pas reconnaître ses responsabilités ou même s'excuser auprès de ces enfants de cheminots qui ont été emportés par la maladie? Même cela, c'est trop pour des gens comme la fille de M. Roger Motquin. Malgré tout cela, elle ne lâche rien et continue de se battre pour reconnaître les torts des employeurs.

Monsieur le ministre, on vous le redemande, assurez-vous que plus personne ne meure de l'amiante dans le secteur du rail. Assurez-vous que la SNCB ait une politique de prévention ambitieuse pour que plus personne ne devienne malade de son travail. Assurez-vous que les personnes malades soient accompagnées. Battez-vous auprès de votre ministre du Travail pour qu'il fasse également son job. Un inventaire doit être mis en place dans chaque entreprise. Tout le monde doit y avoir accès. Un plan de prévention doit également être élaboré. Les inspecteurs du travail doivent être suffisamment nombreux pour s'assurer que cela soit effectif sur le terrain. Les lois c'est bien, mais suffisamment d'inspecteurs pour les faire respecter, c'est encore mieux.

*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 staking van 12 maart op Brussels Airport" (56013865C)

23 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève du 12 mars à Brussels Airport" (56013865C)

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

Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over de impact van 2025 op Brussels Airport blijkt dat de luchthaven vorig jaar bijzonder zwaar werd getroffen door stakingsacties. In totaal waren er zeven stakingen die de luchthavenwerking ernstig verstoorden. Volgens cijfers van Brussels Airport Company bedraagt het verlies ongeveer 25 miljoen euro per stakingsdag.

Dat betekent dat stakingen alleen al in 2025 goed waren voor ongeveer 175 miljoen euro economische schade, met duizenden geannuleerde vluchten en honderdduizenden getroffen passagiers tot gevolg. Bovendien gaat het vaak om nationale vakbondsacties die niets te maken hebben met eisen binnen de luchtvaartsector zelf, maar die wel een cruciale economische infrastructuur volledig lamleggen.

Alsof dat nog niet volstaat, werd inmiddels aangekondigd dat er op 12 maart opnieuw een nationale vakbondsactie plaatsvindt, waardoor geen enkele vertrekkende passagiersvlucht zal plaatsvinden op Brussels Airport.

Mijnheer de minister, de vraag rijst dan ook hoe lang een strategische economische motor van ons land nog gegijzeld kan worden door dergelijke acties.

Daarom heb ik volgende vragen:

Hoe beoordeelt u de economische schade die de herhaalde stakingsacties veroorzaken voor de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de bredere economie?

Welke concrete maatregelen onderzoekt u om de impact van nationale vakbondsacties op een cruciale infrastructuur zoals Brussels Airport in de toekomst te beperken?

Wordt er onderzocht of er, net zoals in andere landen, minimumdiensten of operationele garanties kunnen worden voorzien voor essentiële functies op luchthavens?

Hebt u reeds overleg gehad met Brussels Airport Company en de luchtvaartmaatschappijen over de komende stakingsdag van 12 maart, en welke maatregelen worden genomen om de economische schade zoveel mogelijk te beperken?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de economische impact van de stakingsdag bedraagt 25 miljoen euro. De 228 vertrekkende vluchten worden allemaal geannuleerd, wat betekent dat 26.800 passagiers niet kunnen vertrekken. Een deel van de aankomende vluchten zou eveneens kunnen worden verstoord. Ook de onrechtstreekse impact is zeer groot, zowel voor de betrokken maatschappijen als voor BAC. Het imago van de luchthaven wordt opnieuw geschaad, wat ik ten eerste betreurt. De rentabiliteit van Brussels Airlines wordt ook beïnvloed, al zijn de stakingen niet de enige oorzaak van de druk op de rentabiliteit.

De optie van een minimale dienstverlening lijkt mij interessant, maar een dergelijke aanpak vereist een grotere analyse van de praktijken die gangbaar zijn op andere luchthavens die vergelijkbaar zijn met de Brusselse luchthaven. Ik zal mijn administratie vragen om een vergelijkende analyse uit te voeren. Ik kom zeker bij u terug, als ik de resultaten daarvan heb.

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

Ik kan mij zeker vinden in het antwoord. We zijn het erover eens dat de luchthaven enorm belangrijk is en dat het zeer jammer is dat de luchthaven door externe factoren aan grote imagoschade lijdt.

Ik ben zeer benieuwd naar het onderzoek naar een minimale dienstverlening. Dat kan een interessante oplossing zijn voor de frequente stakingen op de luchthaven. Ik hoop dat u het Parlement snel zult

kunnen informeren. Ik zal regelmatig naar de stand van zaken vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Oneerlijke concurrentie op Brussels Airport" (56014000C)

24 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation de concurrence déloyale à l'égard de Brussels Airport" (56014000C)

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

Bij de voorstelling van de jaarresultaten van Brussels Airlines heeft CEO Dorothea von Boxberg opnieuw gewezen op een ongelijk speelveld tussen de Belgische luchthavens.

Volgens de luchtvaartmaatschappij betaalt een passagier die vertrekt vanop Brussels Airport gemiddeld 34 euro meer aan kosten dan een passagier die vertrekt vanop Brussels South Charleroi Airport. Dat verschil zou onder meer te maken hebben met luchthaventaksen, beveiligingskosten en de zogenaamde terminal navigation charge die aan Skeyes wordt betaald.

Brussels Airlines stelt dat hierdoor een concurrentieel nadeel ontstaat voor maatschappijen die opereren vanuit Brussels Airport, terwijl net die luchthaven de enige federale nationale luchthaven van dit land is en een cruciale economische motor vormt voor Vlaanderen en België.

Bovendien lijkt het mij in ieders belang dat hier snel duidelijkheid over komt. Als er immers effectief een structureel nadeel zou bestaan voor Brussels Airport, dan dreigt al snel de perceptie te ontstaan dat de federale overheid en dus ook u als minister de Waalse luchthaven van Charleroi bevoordeelt ten nadele van de Vlaamse nationale luchthaven. Dat zou uiteraard een bijzonder ongelukkig signaal zijn. Net daarom hoop ik dat u als minister hier de nodige kentering kan inzetten en werk maakt van een eerlijk speelveld tussen onze luchthavens.

Daarom had ik volgende vragen:

Bent u op de hoogte van deze analyse van Brussels Airlines over het kostenverschil tussen Brussels Airport en Charleroi?

Deelt u de bezorgdheid over een mogelijk ongelijk speelveld tussen de Belgische luchthavens?

Hoe verklaart u dat een passagier op Brussels Airport volgens deze cijfers gemiddeld 34 euro meer betaalt dan op Charleroi? Welke elementen zitten precies in dat verschil?

Vindt u het normaal dat de enige federale luchthaven van ons land mogelijk een concurrentieel nadeel ondervindt ten opzichte van luchthavens die onder regionale bevoegdheden vallen?

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om tot een eerlijker speelveld te komen tussen de verschillende Belgische luchthavens?

Heeft u hierover reeds overleg gehad met uw regionale bevoegdheidsgegoten in Vlaanderen en Wallonië? Zo ja, wat waren de conclusies van dat overleg? Zo niet, bent u van plan dat initiatief te nemen?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, er bestaat inderdaad een kostenverschil tussen de regionale luchthavens Charleroi, Luik, Oostende en Antwerpen en Brussels Airport. U spreekt van oneerlijke concurrentie, wat ik begrijp, maar laten we het erover eens zijn dat het vooral gaat om het naleven van de wetgeving.

Dat verschil is te verklaren door verschillende factoren. Enerzijds bepaalt het samenwerkingsakkoord van 1989 dat de luchtvaart- en navigatiekosten niet door de regionale luchthavens worden gedragen. Anderzijds worden de kosten in verband met de veiligheids- en beveiligingsopdrachten binnen BSCA

nog steeds gedragen door de Waalse regering via toegewezen subsidies. De Waalse regering heeft overigens aangekondigd dat ze die subsidies tijdens deze legislatuur zal afschaffen.

24.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, u weet dat ik hierover al verschillende vragen gesteld heb. Ik ken de wetgeving, ik ken ook min of meer de bedragen en de verdeling. Het is natuurlijk niet omdat iets wettelijk is dat het niet als oneerlijke concurrentie kan aanvoelen. U zei zelf dat u begrijpt waar dat vandaan komt. Ik denk dus dat het ook aan u is, als minister bevoegd voor de federale luchthaven, om te proberen dat aan te pakken en om daarover het gesprek aan te gaan met uw collega's van de deelstaten.

Het is alvast goed om te horen dat er in Wallonië iets beweegt. We zullen zien hoe het verder verloopt, maar u zult in dit dossier zeker nog van mij horen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56014002C de M. Legasse est reportée.

25 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oproep van de sector tot een verhoging van het Europese transportbudget" (56014006C)

25 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'appel du secteur en faveur d'une augmentation du budget européen consacré aux transports" (56014006C)

25.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, een kleine maand geleden deden 45 transportorganisaties een oproep voor een drastische verhoging van het budget van de Connecting Europe Facility (CEF) tot minstens 100 miljard euro voor de periode 2028-2034. Voor elke euro die de Europese Commissie via de mobiliteitsenveloppe beschikbaar stelt, vragen lidstaten en bedrijven immers 3 tot 4 euro. Er bestaat dus een grote discrepantie en vooral een zeer grote vraag naar interessante projecten. Het gaat bijvoorbeeld om nieuwe spoorverbindingen, laadinfrastructuur en modernisering van binnenwateren. Vandaag worden dergelijke projecten echter afgewezen omdat de financiering onvoldoende is. Binnenkort start een discussie binnen de Raad. We vragen ons af welk officieel standpunt de Belgische regering zal innemen tijdens de onderhandelingen over het transportbudget binnen het nieuwe meerjarig financieel kader.

Steunt u de vraag van de transportsector om het budget te verhogen? Hoe garandeert u dat een verhoogd Europees budget mee wordt ingezet voor de verdere uitbouw van het spoorwegnet en voor internationale treinverbindingen? Welke concrete Belgische projecten voor grensoverschrijdende mobiliteit liggen momenteel op tafel om aanspraak te maken op die toekomstige Europese middelen? Beamt u dat zij als voorbeeld kunnen dienen voor slimme investeringen?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, u benadrukt terecht het belang van het CEF-budget voor de ontwikkeling van de transportinfrastructuur van het RTET-netwerk (Réseau Transeuropéen de Transport). Dat belang wordt erkend door de Commissie, die in haar nieuwe voorstel voor het nieuwe meerjarige financiële kader het budget voor CEF-transport heeft verhoogd tot 51,5 miljard euro, waarvan 17,7 miljard euro voor militaire mobiliteit. Dat is een aanzienlijke stijging ten opzichte van de bedragen die in het vorige meerjarige financiële kader waren voorzien.

Zoals u echter ook aangeeft, zullen de budgetten echter nog steeds ontoereikend zijn. De verhoging van het budget is geen eenvoudige zaak, zeker niet in de huidige begrotingscontext. Dat betekent dat er ofwel op andere programma's moet worden bezuinigd, ofwel dat de inkomsten van de EU moeten worden verhoogd, wat hogere nationale bijdragen inhoudt. De financiële bepalingen voor vervoer zijn echter nog niet besproken in de Raad.

In het regeerakkoord staat dat de regering zich, indien nodig, op Europees niveau zal inzetten voor de financiering en ondersteuning van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Ze zal zich ook inzetten voor voldoende financiering van het Connecting Europe Facility. Om de nodige investeringen in energie-infrastructuren en industrieën te ondersteunen, zal ik echter blijven pleiten voor een begroting die aansluit bij de ambities van de EU op het gebied van vervoer, zodat we kunnen profiteren van een

betrouwbaar, efficiënt en veerkrachtig trans-Europees netwerk dat weerspiegeld wordt in België.

Het is mijn ambitie om over de nodige middelen te beschikken om de spoorweginfrastructuur veerkrachtig te maken, de capaciteit te vergroten, met name door knelpunten op het netwerk weg te werken en zo de kwaliteit van de grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren. Mijn teams volgen de discussies op de voet om dat te waarborgen.

In die zin werken de FOD en Infrabel ook al nauw samen aan de uitwerking van een portfolio van projecten die in aanmerking zouden kunnen komen voor CEF-financiering. Het doel is België voor te bereiden op de volgende projectoproepen die door de Commissie zullen worden gelanceerd.

25.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Bedankt, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het onderzoek naar alternatieven voor toegangspoortjes" (56014011C)

26 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La recherche d'alternatives aux portiques d'accès" (56014011C)

26.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, er zijn toch wat bezorgdheden naar aanleiding van de aangekondigde plannen voor toegangspoortjes. Er zijn goede argumenten voor de plaatsing van dergelijke toegangspoortjes, zoals de veiligheid en het terugdringen van het zwartrijden. Wij zijn daar de facto zeker niet tegen.

Ik heb een aantal concrete vragen ingediend. Belangrijk is vooral dat men dat moet verzoenen met een aantal andere criteria, zoals de toegankelijkheid van stations. Mensen met een beperking mogen daar geen hinder van ondervinden. Ik stap elke dag op in het station Antwerpen en daar zijn heel veel winkeltjes en commerciële ruimte. We willen natuurlijk niet dat die toegangspoortjes daarvoor een belemmering vormen.

Hoe ziet u de toegangspoortjes? Kunt u garanderen dat er een evenwicht zal zijn tussen het creëren van veiligheid en het voor iedereen toegankelijk houden van de stationsbuurten? Dat evenwicht is immers heel belangrijk en ik ben benieuwd hoe u daartegenover staat.

26.02 Minister Jean-Luc Crucke: De toegankelijkheid, veiligheid en vlotte doorstroming in de stations zijn belangrijke aandachtspunten voor mij. Het vraagstuk van eventuele toegangspoortjes in stations moet dan ook in een bredere context worden bekeken, waarbij verschillende mogelijke maatregelen moeten worden onderzocht.

Er is afgesproken dat de NMBS, met uitvoering van het regeerakkoord en op vraag van de regering, een studie zal uitvoeren. Het resultaat van de studie wordt in de eerste helft van 2026 verwacht. Op basis van de resultaten zal de mogelijkheid worden geanalyseerd om in de loop van 2027 toegangspoortjes in de verschillende grote stations van het land te installeren. Het is in dat verband belangrijk te beklemtonen dat de eventuele installatie van toegangspoortjes een aanzienlijke aanpassing aan de stationsinfrastructuur vereist. Het gaat onder meer om het hertekenen van reizigersstromen, het creëren van controlerende toegangszones en het voorzien in aangepaste doorstroombmogelijkheden voor personen met beperkte mobiliteit. Daarnaast brengen dergelijke installaties ook substantiële investeringskosten en terugkerende onderhouds- en exploitatiekosten met zich.

Die technische, operationele en budgettaire randvoorwaarden worden integraal in de lopende studie opgenomen om te bepalen of poortjes een realistische en proportionele oplossing in de Belgische stationscontext vormen. Ik ben een voorstander.

De NMBS heeft daarnaast een plan voor fraudebestrijding opgesteld, dat verschillende acties omvat. Een van de elementen daarin is de versterking van de controleactiviteiten op de trein. In 2025 werd een

stijging van meer dan 50 % van het aantal controles ten opzichte van 2024 gerealiseerd.

De verhoogde controleactiviteiten zijn onder meer mogelijk gemaakt door de invoering van de DITA-smartphones, waarmee treinbegeleiders sneller en efficiënter vervoersbewijzen kunnen controleren. Die toestellen zijn technologisch geavanceerder dan de vorige toestellen en maken het mogelijk om een groter aantal tickets te scannen.

Daarnaast wordt ingezet op de coaching en begeleiding van het treinpersoneel en op de inzet van specifieke ploegen van treinbegeleiders die zich hoofdzakelijk op controleactiviteiten toelleggen.

Naast de gebruikelijke controles worden op bepaalde lijnen en op specifieke tijdstippen van de dag ook gerichte controles georganiseerd. Daarbij wordt regelmatig samengewerkt met Securail en de politie. Sinds de inwerkingtreding van het openbaredienstcontract werd het personeel van Securail versterkt met 50 voltijdsequivalenten. Die versterking maakt het mogelijk de aanwezigheid op het terrein te vergroten en de reactietijd van de teams te verbeteren tijdens controleacties of bij het beheren van reizigersstromen.

Elke werkdag maken bijna 900.000 reizigers gebruik van de treinen van de NMBS. De Securailagenten spelen daarbij een belangrijke rol in nauwe samenwerking met de treinbegeleiders, de mobiele controleteams, de spoorwegpolitie en de lokale politiedienst. Er worden gezamenlijke, gerichte acties georganiseerd op plaatsen en tijdstippen die als gevoelig zijn geïdentificeerd, met als doel de zichtbaarheid van de controleteams te vergroten en het veiligheidsgevoel van reizigers en medewerkers te versterken.

26.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Dank u wel, mijnheer de minister.

Het laatste deel van uw antwoord gaat niet zozeer over de poortjes zelf, maar ik vind het zeer goed dat de regering en de NMBS zelf inzetten op controle, omdat men wel merkt dat er nog altijd te veel misbruik bestaat. Ook de inzet van Securail is volgens mij belangrijk. Ik ben dus blij dat te horen.

Ik heb genoteerd dat er een onderzoek komt in het eerste kwartaal van 2026. Ik neem aan dat we dan zeker nog zullen terugkomen op de discussie over de toegangspoortjes.

Bedankt voor uw antwoorden vandaag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56013935C en 56013941C van mevrouw Van Hoof zijn uitgesteld. Conform artikel 127.10 worden vraag nr. 56013487C van de heer Bergers en vraag nr. 56013802 van de heer Van Tigchelt als ingetrokken beschouwd.

Ik bedank de minister en zijn team voor hun aanwezigheid. Ik wil het commissiesecretariaat bedanken, de Kamerdiensten en uiteraard de tolken voor hun vele vertaalwerk.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.52 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 52.