

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 15 APRIL 2026

Namiddag

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

du

MERCREDI 15 AVRIL 2026

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 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.

De **voorzitter**: Goedemiddag collega's. Er staan vandaag veel vragen op de agenda. Ik zal er dan ook op toezien dat de vraagstelling niet langer dan twee minuten duurt. Voor de minister ben ik uiteraard toleranter omdat we benieuwd zijn naar de informatie die hij te geven heeft.

[01] Actualiteitsdebat over de toegankelijkheid van stations en toegevoegde vragen van

- Els Van Hoof aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verhoging van de perrons in het station Oud-Heverlee" (56013935C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van stations voor personen met een beperkte mobiliteit" (56014188C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van het station Neerpelt" (56014261C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stations Essen en Wildert" (56014559C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verschillen in voortgang van de werken om stations toegankelijk te maken voor PBM's" (56014858C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kloof tussen toegankelijke perrons en ontbrekende assistentie" (56014864C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegang tot stations voor personen met een beperking" (56015123C)

[01] Débat d'actualité sur l'accessibilité des gares et questions jointes de

- Els Van Hoof à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rehaussement des quais de la gare à Oud-Heverlee" (56013935C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite" (56014188C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare de Neerpelt" (56014261C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les gares d'Essen et de Wildert" (56014559C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les inégalités dans l'avancement des chantiers d'accessibilité des gares pour les PMR" (56014858C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'abîme entre l'accessibilité des quais et l'absence d'assistance" (56014864C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accès aux gares pour les personnes à mobilité réduite" (56015123C)

De dames Van Hoof en De Knop zijn nog niet aanwezig.

[01.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Goedemiddag, mijnheer de minister. De toegankelijkheid van onze stations voor personen met beperkte mobiliteit is voor onze fractie een echte prioriteit. De laatste tijd bereiken ons echter steeds vaker signalen dat het op dat vlak misloopt.

In dit geval gaat het over het station van Neerpelt. Dat station werd in het verleden nochtans vernieuwd met verhoogde perrons, liften en assistentielijnen. Op papier is het station dus toegankelijk, maar hoe zit het in de praktijk? Daar blijkt dat de liften al jaren regelmatig buiten dienst zijn. In september 2025 stelde de gemeente Pelt de NMBS zelfs in gebreke omdat de liften niet werkten. Op dat moment was minstens één reizigerslift al meer dan een jaar buiten dienst. Dat is bijzonder problematisch, zeker omdat het hier gaat om een station waar assistentie wordt aangeboden en dat dus een belangrijke rol speelt voor reizigers met een beperkte mobiliteit in die regio.

Ik heb hierover een aantal vragen. Bent u op de hoogte van de aanhoudende problemen met de liften in het station van Neerpelt en hoe beoordeelt u deze situatie in het licht van de toegankelijkheidsdoelstellingen van de NMBS? Hoe vaak waren de liften in Neerpelt de voorbije jaren buiten dienst en wat zijn de belangrijkste oorzaken van deze defecten? Verder vernam ik dat assistentieaanvragen steeds naar één spoor worden verplaatst. Klopt dat en acht u dat een aanvaardbare praktijk? Welke concrete maatregelen worden er genomen om tot structurele oplossingen te komen, zodat het station effectief toegankelijk is voor alle reizigers?

01.02 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, voldoende hoge perrons zijn essentieel om de toegankelijkheid van de trein te garanderen, vooral voor wie niet goed ter been is of voor personen met beperkte mobiliteit. Ik ben destijds – ik woon in Leuven – het station van Oud-Heverlee eens gaan bekijken, omdat er klachten van de gemeente waren. Als men daar op de trein wil stappen, moet men inderdaad een grote kloof overbruggen om op de trein te geraken. Dat is heel moeilijk als men wat ouder of niet goed ter been is.

In de vorige legislatuur heeft uw voorganger, minister Gilkinet, op mijn vragen ter zake geantwoord dat er een toegankelijke dienstverlening moet komen en dat de vooropgestelde reizigerstoename van 30 % tegen 2032 moet worden gehaald. Er waren toen echter geen concrete plannen voor de verhoging van de perrons in Oud-Heverlee.

In uw antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Lambrecht stond Oud-Heverlee ook niet in de lijst van stations die in 2025 zouden worden aangepast, en in Vlaams-Brabant zijn nog 48 stations niet autonoom toegankelijk.

Mijnheer de minister, zijn er momenteel al plannen om de perrons in stations, onder andere in Oud-Heverlee, te verhogen? Zo ja, wanneer? Zo niet, welke criteria worden gebruikt om te bepalen waar er perrons worden verhoogd? Kunt u zeggen welke stations er in 2026 en 2027 toegankelijker zullen worden gemaakt? Wat is daarvoor de concrete timing?

01.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, zoals u ongetwijfeld weet, zijn toegankelijke stations voor cd&v een topprioriteit. We stellen te vaak vast dat stations nog niet aangepast zijn aan minder mobiele personen. Ook functioneren de roltrappen niet optimaal, waardoor bijvoorbeeld mensen met kinderwagens, senioren of personen die minder goed ter been zijn problemen ervaren.

We zijn ervan overtuigd dat dat beter kan. In die context heb ik vorig jaar, op 29 april 2025, al een mondelinge vraag gesteld over de stations van Essen en Wildert. Ik heb toen gewezen op de problematiek van de toegankelijkheid van het station van Essen, waar perron 3 momenteel enkel bereikbaar is via een trap. Dat vormt een duidelijke hinderpaal voor personen met een beperkte mobiliteit, rolstoelgebruikers, ouderen en ouders met kinderwagens. In uw antwoord gaf u aan dat de investeringen om de toegankelijkheid van het station van Essen te verbeteren op dat moment niet opgenomen waren in het meerjarenplan van de NMBS. Daarover gaat mijn eerste vraag.

Daarnaast wil ik ook nog even inpikken op de vraag die ik in april 2025 stelde over de fietsparking aan het station van Wildert. Toen gaf u aan dat de NMBS plannen had om de fietsparking te moderniseren en de capaciteit uit te breiden. Op dit moment stellen we vast dat het nog onduidelijk is wanneer die investeringen zullen worden uitgevoerd en of de besparingen bij de NMBS daar een impact op zullen hebben.

We zijn nu een jaar verder en we hadden graag meer duidelijkheid gekregen. Ook vanuit de gemeentebesturen zijn daarover zeer specifieke vragen tot ons gekomen, die we nu aan u voorleggen.

Zijn er ontwikkelingen met betrekking tot mogelijke investeringen om de toegankelijkheid van het station van Essen te verbeteren, meer bepaald voor perron 3? Wordt er overwogen om die investeringen alsnog te doen en wanneer zouden die werken kunnen worden ingepland?

Wat is de stand van zaken van de geplande modernisering en uitbreiding van de fietsparking aan het station van Wildert? Wanneer zullen die werken worden opgestart en afgerond?

01.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik zal geen vraag stellen over een specifiek perron of station, maar ik wil kort van de gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat het station van Essen inderdaad echt een keigroot probleem is. Ik heb daar een liefde gehad en ik ging daar keivaak naartoe. Dat is eigenlijk helemaal geen toegankelijk station. Ik ben dus blij dat collega Gielis die vraag stelt.

Ik wil echter op een fundamenteeler probleem, een paradox focussen. Ik heb onlangs een bericht gekregen van iemand die in een rolstoel zit. Die wees op het volgende probleem. De NMBS investeert fors in de vernieuwing van perrons om de toegankelijkheid te verbeteren, wat uiteraard goed is, want een verhoogd perron is een noodzakelijke voorwaarde om autonoom te reizen. Reizigers met een beperkte mobiliteit merken echter op dat er een grondig verschil is tussen de infrastructuur en de

dienstverlening. Terwijl de infrastructuur waarin wordt geïnvesteerd steeds toegankelijker wordt, merken we dat de dienstverlening van de NMBS, de assistentie die ze moet leveren, vaak niet wordt geboden of dat de spoorwegmaatschappij dat soms weigert. Die paradoxale situatie zorgt voor grote onduidelijkheid bij de reiziger.

Er is de recente hervorming van de assistentiedienst waarbij mobiele teams de vaste posten vervangen. Dit zou juist de kans moeten bieden om stations te bedienen. De flexibiliteit van deze teams wordt vandaag te weinig benut om de blinde vlekken op de kaart weg te werken.

Daarom heb ik dus enkele vragen. Hoeveel stations beschikken vandaag over perrons met een standaardhoogte van 76 centimeter, zonder dat daar assistentie kan worden gereserveerd? Waarom weigert de NMBS om die mobiele assistentieteams in te zetten in elk station dat technisch toegankelijk is gemaakt? Welke objectieve veiligheidsredenen of operationele redenen verhinderen assistentieverlening op een vernieuwd en verhoogd perron? Hoe rijmt u de ambitie van een inclusief openbaar vervoer met het feit dat de geografische spreiding van assistentiepunten niet evenredig meegroeit met de vernieuwingsgraad van de perrons? Tot slot, bent u bereid om de beheersovereenkomst van de NMBS bij de midterm review aan te scherpen, zodat assistentie verplicht wordt in elk station dat aan de toegankelijkheidsnormen voldoet?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

01.05 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, s'il y avait eu autant de questions qu'il y a de gares en réfection ou non opérationnelles quant à ces aspects, je pense qu'il y en aurait eu autant que de parlementaires dans cette assemblée plénière. Mais il y en a tout de même déjà sept, ce qui n'est pas mal.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est effectivement une question fondamentale, comme mes collègues viennent de le démontrer. Or, sur le terrain, les exemples ne manquent pas de situations vraiment problématiques. En Brabant wallon – ma circonscription – plusieurs gares continuent de présenter des difficultés pour les personnes à mobilité réduite. Je pense notamment à Rixensart, à Nivelles et à Louvain-la-Neuve. Nous avons déjà échangé il y a quelques mois à propos de Tubize. Dans le cas de Louvain-la-Neuve, les usagers signalent non seulement des difficultés d'accès aux quais, mais également la non-ouverture, depuis le mois de février, du seul guichet accessible aux personnes à mobilité réduite.

Pour certaines personnes, cela signifie concrètement qu'il devient considérablement plus difficile d'obtenir de l'aide ou un accompagnement au moment de prendre le train. Ces situations donnent le sentiment, malgré les engagements pris en matière d'inclusion, que l'accessibilité réelle aux services publics ferroviaires n'est pas encore garantie partout en Belgique. J'aimerais dès lors vous poser quelques questions plus précises.

La première, déjà évoquée par certains de mes collègues, concerne l'achèvement de la mise en accessibilité des gares belges et, plus précisément, le calendrier des travaux pour les gares brabançonnaises de Rixensart, Nivelles et Louvain-la-Neuve (Université), les trois communes-villes que j'ai citées précédemment, notamment en ce qui concerne l'accès aux quais et la disponibilité d'un guichet accessible aux personnes à mobilité réduite.

Pourriez-vous également me faire savoir comment le gouvernement veille à ce que les décisions d'organisation du service, telles que la fermeture de certains guichets, ne fragilisent pas l'accès au train pour les personnes à mobilité réduite? Plus largement, monsieur le ministre, pouvez-vous nous garantir que l'accessibilité universelle restera pour vous une priorité concrète dans les investissements à venir?

De **voorzitter**: Collega's, de klok is defect, maar wij houden de spreektijd bij. Probeert u zich toch maar aan de spreektijd van twee minuten te houden.

01.06 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, recent getuigde een studente uit Roeselare die zich met een rolstoel verplaatst, in een persartikel over de moeilijkheden die zij ondervindt om de trein te nemen door een defecte lift in het station van Roeselare. Blijkbaar zou die lift – het gebeurde al meerdere keren – al gedurende langere tijd buiten dienst zijn, waardoor zij soms niet eens op het perron raakt om haar trein te nemen. Dat is exemplarisch voor wat honderden mensen dagelijks meemaken.

Jammer genoeg worstelen in ons land nog altijd heel veel mensen met een beperkte mobiliteit en worden zij daardoor beknot in hun vrijheid.

De NMBS heeft zich ertoe geëngageerd om in dergelijke gevallen een alternatieve taxidienst te voorzien via de dienst Assistentie, maar ook die oplossing blijkt niet altijd betrouwbaar te zijn. Zo zouden taxi's laattijdig of zelfs helemaal niet komen opdagen, waardoor de reizigers niet op hun bestemming raken en in hun bewegingsvrijheid beknot worden.

Ik ben ervan overtuigd dat u net als ik vindt dat toegankelijke infrastructuur voor reizigers essentieel is, zeker in een context waarin wij een overheidsdienst met publieke middelen financieren omwille van onze mobiliteit. Ik heb in het jaarverslag van de Ombudsrail gelezen dat er geprobeerd zou worden om tegen eind 2032 176 stations volledig autonoom toegankelijk te maken. Dat is dus nog niet voor morgen. Ik heb een berekeningetje gemaakt. Nog geen 30 % van de stations in België, en er zijn er al heel wat gesloten, is toegankelijk voor mensen met een beperking. De stations die toegankelijk zouden moeten zijn, zijn dat bovendien in veel gevallen niet.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, kunt u uw vraag stellen?

01.07 Irina De Knop (Anders.): Zijn mijn twee minuten al om? Dan kom ik meteen tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de problemen met de liften in het station van Roeselare? Kunt u ons verzekeren dat het probleem opgelost zal worden? Welke maatregelen worden genomen om defecte liften in stations sneller te herstellen of te vervangen? Volgt u met de NMBS kritieke prestatie-indicatoren in dat verband op? Wat is uw visie op en evaluatie van de alternatieve taxiservice die door de NMBS wordt aangeboden? Welke bijkomende stappen zult u ondernemen om te garanderen dat personen met een beperkte mobiliteit zich zelfstandig en betrouwbaar kunnen verplaatsen?

01.08 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite (PMR) constitue un enjeu fondamental d'égalité d'accès au transport public. Cette question a notamment été abordée depuis plusieurs législatures et souligne la nécessité d'améliorer l'accessibilité du réseau ferroviaire.

En 2020, il avait été constaté que seules 185 gares sur les 546 que compte la Belgique disposaient d'aménagements permettant une accessibilité autonome pour les personnes à mobilité réduite, mettant en évidence un retard considérable en la matière. Une échéance avait également été fixée à 2025 pour rendre accessibles certaines gares, dont celles de Huy et de Waremmе, alors totalement dépourvues d'équipements adaptés.

Or, quelques années plus tard, la situation semble évoluer de manière contrastée. À Huy, un chantier a récemment été lancé afin de créer un passage sous voies, facilitant l'accès au quai et marquant une avancée concrète. À l'inverse, à Tournai, bien que des améliorations aient été annoncées dès 2023 et qu'un permis d'urbanisme ait été octroyé fin 2024, certains aménagements essentiels – notamment l'accès aux quais – ne sont toujours pas budgétisés dans le plan pluriannuel de la SNCB et d'Infrabel. Ce décalage temporel et opérationnel soulève des questions sur le suivi des engagements pris antérieurement, ainsi que sur les priorités d'investissement en matière d'accessibilité.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous les différences d'avancement entre les chantiers d'accessibilité PMR dans les gares, notamment entre Huy et Waremmе? Pour quelles raisons certains aménagements essentiels à Tournai, en particulier l'accès aux quais, ne sont-ils toujours pas budgétisés à ce jour? Comment justifiez-vous les délais observés entre les engagements pris en 2020 et leur concrétisation sur le terrain? Quels sont les critères précis utilisés pour prioriser les investissements en matière d'accessibilité aux gares? Enfin, comment allez-vous garantir une équité territoriale dans le déploiement des infrastructures accessibles aux personnes à mobilité réduite?

01.09 Minister Jean-Luc Crucke: Collega's, zoals ik al zei, heb ik de NMBS en Infrabel gevraagd om samen met de FOD Mobiliteit een langetermijnvisie uit te werken tegen 2040. De Visie 2040 slaat niet alleen op de vervoerscapaciteit, maar ook op de toegankelijkheid, multimodaliteit en de rol van stations als knooppunten. Daardoor kunnen toekomstige investeringen beter onderbouwd en lokale noden structureel geïntegreerd worden. Tegen 2032 zullen 176 stations autonoom toegankelijk zijn, goed voor

bijna 70 % van de reizigers.

Concernant les critères précis utilisés pour prioriser les investissements d'accessibilité, le contrat de service public prévoit une approche multicritères, en particulier pour les gares de catégorie *medium* et *small*. Cette priorisation tient notamment compte du potentiel de la gare, de la fréquentation actuelle et de l'évolution attendue, de l'état des installations au regard des critères d'accessibilité autonome, de l'état général des infrastructures, de la cohérence avec les gares voisines sur une même ligne, du déploiement du matériel roulant accessible, ainsi que des opportunités liées aux travaux de renouvellement de l'infrastructure, qui permettent d'intégrer au bon moment le rehaussement des quais ou d'autres adaptations de manière plus efficiente.

Dans cette logique, la SNCB et Infrabel ont établi un masterplan Accessibilité autonome avec un objectif clair: disposer de 176 gares accessibles de manière autonome d'ici 2032.

Tegen het einde van 2025 telden we dus 132 autonoom toegankelijke stations.

De NMBS investeert jaarlijks ongeveer 90 miljoen euro in infrastructuur om stations autonoom toegankelijk te maken, met hoge perrons, liften of hellingen naar elk perron. Budgettaire beperkingen verplichten ons tot keuzes, maar doen geen afbreuk aan de ambitie.

Daarnaast zijn er stations waar de NMBS assistentie verleent aan reizigers om de trein te nemen. Ook die dienstverlening wordt stelselmatig uitgebreid. Al wie er nood aan heeft, inclusief treinreizigers met een beperkte mobiliteit, kan sinds eind vorig jaar in 24 extra stations assistentie aanvragen. Daarmee breidt de NMBS voor het tweede jaar op rij het aantal stations met assistentie uit. Assistentie kan nu worden aangevraagd in 174 stations.

De NMBS beschikt niet over de menselijke, financiële en operationele middelen om dat in elk station aan te bieden. De keuze van de stations gebeurt onder meer op basis van geografische spreiding. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een van de grootste prioriteiten van mij en van de NMBS. De verbetering van de assistentiemogelijkheden blijft belangrijk, maar we willen verder gaan. Op termijn moet iedereen zelfstandig en dus zonder assistentie de trein kunnen nemen. Hoewel de NMBS aanzienlijk wil investeren om stations toegankelijk te maken, volstaan de beschikbare middelen helaas niet om alle stations toegankelijk te maken tijdens de looptijd van de huidige openbaredienstcontracten. Zo zijn de stations van Essen en Oud-Heverlee voor de aanleg van de perrons niet opgenomen in de meerjareninvesteringsprogramma's 2023-2032 van de NMBS en Infrabel.

De NMBS wil haar inspanningen inzake toegankelijkheid uiteraard voortzetten na 2032. Daarnaast zijn in heel wat stations in Vlaams-Brabant momenteel al werken aan de gang of gepland. Zo worden in het station van Diest dit jaar nog de werken afgerond, waardoor het station autonoom toegankelijk zal zijn. In Vilvoorde werden de afgelopen jaren grote investeringen gedaan, met als resultaat een nieuwe onderdoorgang en een lift naar elk perron. In Tienen en Wezemaal zijn de werken in uitvoering. In Landen wordt het volledige station vernieuwd en autonoom toegankelijk gemaakt.

De situatie van de liften in het station van Roeselare is bekend en wordt van nabij gevolgd. Om de toegankelijkheid voor alle reizigers te waarborgen, werd beslist om de installaties te vernieuwen. De werken ter vernieuwing zijn recent opgestart. Over het algemeen worden liften vervangen wanneer ze het einde van hun levensduur bereiken. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de feitelijke staat en prestaties van de installaties. Wanneer blijkt dat de kwaliteit of betrouwbaarheid niet langer voldoet, kan worden beslist om over te gaan tot een vervroegde vervanging, zoals in Roeselare het geval is.

Wanneer liften buiten dienst zijn, wordt een alternatieve taxiservice voor personen met een beperkte mobiliteit ingezet.

Die dienstverlening wordt globaal positief geëvalueerd, maar er blijven aandachtspunten. In 2025 werden 20 klachten geregistreerd met betrekking tot de PBM-taxi, voornamelijk omdat taxi's te laat of niet kwamen opdagen. Ter vergelijking, er waren ook 124 taxiriten waarbij de klant zelf niet kwam opdagen zonder voorafgaande annulering op een totaal van 4.115 ritten, wat neerkomt op ongeveer 3 %.

In stations zonder alternatieve toegang blijft assistentie noodzakelijk. De NMBS werkt aan een

verbetering van die dienstverlening via een nieuw raamcontract met strengere kwaliteitsvereisten. Toegankelijkheid is geen luxe maar een essentiële voorwaarde voor gelijke mobiliteit. Problemen zoals in Roeselare tonen de impact van infrastructuurtekorten op autonomie en deelname aan het maatschappelijk leven. Daarom blijft toegankelijkheid een beleidsprioriteit, met aandacht voor infrastructuur, betrouwbaarheid van de installaties en alternatieve oplossingen bij storing.

Ik ben ook op de hoogte van de problemen met de liften in het station van Neerpelt vorig jaar. Die storingen waren in grote mate het gevolg van vochtproblemen, die een aanzienlijke impact hadden op de betrouwbaarheid van de installaties. Ondertussen werden de structurele problemen aangepakt en opgelost. Sinds die ingrepen stellen we vast dat het aantal storingen drastisch is gedaald. Dat vertaalt zich in een aanzienlijk betere beschikbaarheid van de liften en dus in een verbeterde toegankelijkheid voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Dat neemt echter niet weg dat nog steeds incidenten kunnen optreden, zoals met de lift aan de sporen 2 en 3. Die heeft een slecht functionerende noodcommunicatie. De oorzaak hiervan is een beschadigde noodstroomvoorziening die door urineschade een kortsluiting heeft ontwikkeld.

Met betrekking tot de fietsparking aan het station van Wildert, de NMBS plant de bouw van een nieuwe fietsenstalling waarbij het totale aantal fietsparkeerplaatsen zal worden verhoogd van 146 naar 212. Het plan voor de omgevingsvergunning werd al opgemaakt en meermaals besproken met de gemeente Essen.

Op 17 februari 2026 heeft de gemeente de NMBS echter geïnformeerd dat de provincie een fietssnelweg plant die de gekozen locatie van de fietsenstalling doorkruist. Naar aanleiding hiervan heeft de NMBS bijkomend overleg met de gemeente gevraagd. Gezien de gewijzigde context dient eerst verder overleg plaats te vinden, alvorens een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag kan worden ingediend, waarna pas duidelijkheid kan worden verkregen over de concrete opstart en timing van de werken.

Toegankelijkheid en intermodaliteit zijn sleutelcomponenten van een moderne spoorvisie. Budgettaire beperkingen verplichten tot keuzes, zoals ik daarnet heb gezegd, maar doen geen afbreuk aan de ambitie.

De situatie in Essen toont aan dat alles in een langetermijnperspectief moet worden geplaatst. Het dossier van Wildert onderstreept het belang van een goede coördinatie tussen de overheidsinstanties om de projecten op het terrein te realiseren. Die prioriteiten kaderen volledig in de Visie 2040, waarin rekening houdend met een globale visie op het grondgebied tegemoetgekomen wordt aan de noden van reizigers van vandaag en morgen, wat moet resulteren in een toegankelijk multimodaal netwerk.

Je pense que vous l'avez compris, l'accessibilité des gares et des quais pour les personnes à mobilité réduite constitue un objectif central. L'ambition poursuivie à ce titre est de passer d'une logique d'assistance à une logique d'accessibilité autonome, en combinant des quais rehaussés à 76 cm et des accès aux quais par ascenseur ou rampes, afin de permettre à un maximum de voyageurs de se déplacer.

Dans ce cadre, il est important de rappeler que la SNCB n'est pas seule décisionnaire en matière de travaux. La programmation et la réalisation des projets reposent sur une coordination étroite entre la SNCB, compétente pour les bâtiments voyageurs et les cheminements en gare, et Infrabel, gestionnaire des infrastructures ferroviaires et des quais, voies et installations techniques. Ces responsabilités complémentaires impliquent un travail de concertation permanente, tant pour définir le phasage que pour assurer la cohérence technique et budgétaire des interventions. S'agissant des différences d'avancement entre les chantiers, celles-ci s'expliquent non pas par une préférence territoriale, mais bien par une combinaison de facteurs techniques, administratifs et de programmation, comme je l'ai démontré avec les précédents exemples.

L'avancement d'un dossier peut être plus rapide lorsqu'un chantier peut s'inscrire dans une fenêtre de travaux déjà programmée ou lorsque les contraintes d'exécution sont moindres, tandis que d'autres projets nécessitent davantage d'étapes préalables et une coordination plus lourde entre les interventions relevant de la SNCB et celles relevant d'Infrabel.

Pour ce qui concerne plus particulièrement Tournai, je rappelle qu'un projet a été présenté aux autorités

locales et que la réalisation d'aménagements structurants est conditionnée, d'une part, par l'obtention des autorisations nécessaires et, d'autre part, par l'inspection effective des différentes composantes dans les programmations d'investissement respectifs. Le fait que certains éléments, tels que l'accès complet à l'ensemble des quais, puissent subir un décalage budgétaire ou temporel doit être compris dans le cadre plus large de la planification pluriannuelle. Toutes les gares ne peuvent pas être rendues accessibles simultanément et les investissements doivent être étalés en fonction des moyens disponibles, tout en garantissant la cohérence technique.

Quant au délai observé entre les engagements antérieurs et leur concrétisation sur le terrain, il faut rappeler que la trajectoire d'accessibilité s'inscrit dans des programmes de travaux lourds soumis à la continuité de l'exploitation ferroviaire, à des contraintes urbanistiques et à des procédures administratives. Par ailleurs, l'évolution de la standardisation des normes techniques, notamment l'objectif des quais à 76 cm pour faciliter l'embarquement, implique parfois de revoir des approches initiales afin de garantir une accessibilité réellement autonome et durable.

Ces éléments ne dispensent évidemment pas d'obligation de résultats, mais ils contribuent à expliquer que la mise en œuvre se construit par étapes, avec une priorisation structurée et un phasage réaliste. Je demanderai au SPF Mobilité et Transport d'être attentif au suivi de ces trajectoires dans le cadre du prochain dialogue de performance avec les entreprises publiques.

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

Het feit dat we vandaag een actualiteitsdebat hebben over toegankelijkheid, betekent dat er ter zake nog veel werk aan de winkel is. Voor de N-VA-fractie is toegankelijkheid geen detail. Ik ben blij om te horen dat dat voor u en voor de NMBS ook geen detail is, maar een prioriteit.

Mensen met een beperkte mobiliteit hebben evenveel recht om deel te nemen aan de samenleving. Dat begint vaak bij toegankelijk openbaar vervoer. Zonder toegankelijk openbaar vervoer geraken zij vaak nergens. Een station is pas toegankelijk wanneer het in de praktijk functioneert, niet alleen op papier. Ik heb het voorbeeld gegeven van het vernieuwde station in Neerpelt, waar er problemen zijn met de liften die langdurig buiten dienst blijven. De motivering die u daarvoor gaf, was voor mij zeker voldoende.

Men kan nog zo veel investeren, maar als mensen met een beperkte mobiliteit ergens niet zelfstandig geraken, dan faalt het systeem. Dat geldt niet alleen voor mensen in een rolstoel, maar ook voor ouderen, ouders met kinderwagens en mensen met tijdelijke blessures. Ook zij moeten van het station kunnen gebruikmaken. Een defecte lift betekent vaak dat zij niet op het perron geraken en niet kunnen deelnemen aan het sociaal leven. Op die toegankelijkheid mag strenger worden toegezien. De toegankelijkheid moet gegarandeerd zijn, elke dag opnieuw. Dat mag niet afhangen van toeval of van het feit of een lift al dan niet werkt.

Ik was blij te horen dat dat voor u en voor de NMBS een prioriteit is. Elke reiziger heeft immers recht op een toegankelijk station.

01.11 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, u wijst erop dat er gefaseerd te werk moet worden gegaan. Dat begrijpen wij. Dat is inderdaad een realistische aanpak. De tering moet naar de nering worden gezet en we moeten werken naargelang van de beschikbaar gestelde middelen. Cd&v vraagt u wel met aandrang om de parameters goed te bewaken. Ik bedoel daarmee dat de stations die nu niet aan bod kunnen komen – omdat ze niet zijn opgenomen in het meerjarenplan van de NMBS, zoals het station van Essen, waarover u duidelijk zegt dat er geen actie zal worden ondernomen – ook de volgende keer niet naar alweer een latere planningsperiode worden doorgeschoven vanwege het kleiner aantal gebruikers. Wij vragen u uitdrukkelijk om daarmee aan de slag te gaan.

Wat het station van Wildert betreft, ik noteer dat er daar werken aan de gang zijn die de geplande investeringen op dit moment dwarsbomen. Ik vraag u uitdrukkelijk om daar ook heel alert te zijn en erover te waken dat de nodige creativiteit en logica aan de dag worden gelegd, zodat de fietsparking aan het station van Wildert kan worden gerealiseerd.

Wij appreciëren in ieder geval ten eerste uw oproep om gefaseerd te werk te gaan, zodat alle stations, niet alleen die in een stedelijke context, maar ook die in de buitenwijken en op het platteland, de nodige

aandacht krijgen.

01.12 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ook de Vooruitfractie is blij te horen dat het toegankelijk maken van de stations een prioriteit blijft. Ik hoor ook dat er al enkele stappen zijn gezet en ik hoop dat de cijfers uiteindelijk zullen aantonen dat we heel wat progressie maken.

Ik wil nog even kort terugkomen op de paradoxale situatie, waarbij infrastructuur soms in orde is, maar de dienstverlening vanuit de NMBS niet kan worden geleverd. Ik begrijp dat de NMBS nog niet de middelen heeft om assistentie van vandaag op morgen in elk station te verlenen, maar die paradoxale situatie is vooral voor mensen met een beperking bijzonder lastig. Het lijkt mij een logische oplossing dat mobiele diensten de gaten zouden vullen, zodat zoveel mogelijk mensen met een beperking hulp kunnen krijgen. Misschien is het een idee om nogmaals de aandacht daarop te vestigen.

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

Nous nous rejoignons manifestement tous sur les objectifs mais, sur les moyens et sur le rythme auquel les objectifs sont rencontrés, il y a aussi un problème, et là aussi nous nous rejoignons manifestement tous.

Vous nous dites que cela reste une priorité, et d'aucuns s'en réjouissent, mais si cela pouvait l'être davantage dans les faits, ce serait quand même bienvenu, parce que, chaque jour, nous sommes interpellés. Vous ne devez d'ailleurs pas l'être moins, monsieur le ministre, puisque vous prenez le train quotidiennement et ce ne sont pas les économies annoncées qui faciliteront les choses. Mais restons positifs!

01.14 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, het voordeel is dat wij, terwijl we naar de andere sprekers luisteren, ook even online kunnen kijken. Op de website van de NMBS vind ik, behalve dat een reiziger assistentie kan vragen, geen overzicht van welke stations toegankelijk zijn en welke niet. Misschien ligt het aan mijn zoekvaardigheden maar een reiziger moet blijkbaar een app downloaden. Hij of zij moet dus al een en ander kunnen om na te gaan welke stations toegankelijk zijn en welke niet. Ter vergelijking, bij de MIVB volstaan enkele kliks om een duidelijk overzicht te krijgen van de toegankelijke stations.

Wij hebben het er trouwens vaak over hoe slecht Brussel het doet, maar de toegankelijkheid van de MIVB-stations is beduidend beter dan die van de NMBS-stations. Dat is schrijnend. Ik had het daarnet over 30 % maar dat gaat om stations met assistentie. Met autonome stations komen wij nog niet eens aan 5 %. De toestand is dus dramatisch.

Na al die jaren hoor ik dat hier al veel leden, ook tijdens de vorige legislatuur, daar vragen over hebben gesteld en dat de vorige minister daarover dure beloftes heeft gemaakt maar blijkbaar zit het niet in het DNA van de NMBS om daar echt zorgvuldig mee om te gaan.

Investerings in stations komen op conto van de NMBS, terwijl die in de perrons op conto van Infrabel komen. Misschien is het een leuke uitdaging om te onderzoeken of wij niet beter alle infrastructuur bij Infrabel zouden onderbrengen en wat de juridische mogelijkheden ter zake zijn. Het is immers duidelijk dat die typisch Belgische oplossing niet werkt en voor vertragingen zorgt.

Bovendien is het misschien ook een idee om specifiek middelen toe te wijzen aan de verbetering van de toegankelijkheid van stations. Dat is momenteel niet het geval.

01.15 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses claires et détaillées.

Entre autres, je note que les contacts ont été pris avec les autorités de Tournai et que la procédure administrative est en cours.

D'une manière générale, monsieur le ministre, je ne doute pas un instant que l'accès aux personnes à mobilité réduite est une de vos priorités, même s'il y a encore énormément de pain sur la planche, que

ce soit au niveau du budget ou des contraintes techniques. Je me réjouis que vous suiviez avec détermination cette priorité et vous en remercie encore.

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

02 Actualiteitsdebat over het rapport van Ombudsrail en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kwaliteit van de dienstverlening bij de NMBS en de toenemende klachten van reizigers" (56014264C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het rapport van Ombudsrail 2025" (56014269C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (56014308C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (56014346C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het jaarverslag 2025 van Ombudsrail" (56014514C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het rapport van Ombudsrail" (56015114C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verslag 2025 van Ombudsrail" (56015119C)

02 Débat d'actualité sur le rapport d'Ombudsrail et questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La qualité du service à la SNCB et la hausse des plaintes de voyageurs" (56014264C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport d'Ombudsrail 2025" (56014269C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (56014308C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (56014346C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport annuel 2025 d'Ombudsrail" (56014514C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport de l'Ombudsrail" (56015114C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport annuel 2025 d'Ombudsrail" (56015119C)

02.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik meen dat we vorig jaar een toelichting kregen bij het jaarverslag van Ombudsrail. Vandaag doen we het dan maar met een vraag.

Volgens Ombudsrail werden in 2025 maar liefst 4.111 klachten geregistreerd. Dat is opmerkelijk, want dat is het hoogste aantal in tien jaar tijd. Het aantal dossiers steeg bovendien met 28 %, wat wijst op structurele problemen in de dienstverlening bij de NMBS. Reizigers signaleren – zoals ons al bekend is – overvolle treinen, het overslaan van haltes, onbetrouwbare aansluitingen en gebrekkige communicatie. Het missen van een aansluiting leidt in sommige gevallen tot vertragingen van 40 minuten of meer. U weet ook dat dat het vertrouwen in de dienstverlening van de NMBS ondermijnt. Daardoor stappen ook veel mensen op andere vervoersmodi over.

Daarnaast is er veel onvrede over administratieve boetes, waarbij reizigers soms laattijdig via eBox worden geïnformeerd en waarbij bedragen aanzienlijk kunnen oplopen door bijkomende kosten, zonder dat reizigers zich tijdig kunnen verdedigen.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u de sterke stijging van het aantal klachten bij Ombudsrail? Wat zegt dat volgens u over de huidige kwaliteit van de dienstverlening? In welke mate zijn overvolle treinen en het structureel missen van aansluitingen volgens u het gevolg van capaciteitsproblemen op het spoor? Hoe vaak worden haltes daadwerkelijk overgeslagen, ook in grotere stations? Kunt u ons daarvan een overzicht bezorgen? Welke maatregelen worden genomen om de betrouwbaarheid van aansluitingen te verbeteren en te vermijden dat reizigers disproportioneel veel tijd verliezen?

Omdat ik mijn spreektijd overschrijd, hoop ik dat de collega's mijn andere vragen stellen.

02.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, de cijfers van Ombudsrail zijn glashelder. In 2025 was er een toename van 28 % aan ernstige klachten. We moeten vaststellen dat heel veel mensen vandaag nog op een muur botsen bij de NMBS. Naast vertragingen, afschaffingen en te kleine treinen wil ik ingaan op drie punten.

Ten eerste zijn er de boetes. Zoals net al aangehaald, mensen krijgen die soms laattijdig via de eBox. In plaats van mensen te helpen, door bijvoorbeeld in afbetalingsplannen te voorzien, wacht de NMBS zelfs tot er een deurwaarder kan komen. Dat duwt mensen die het moeilijk hebben nog dieper in de put.

Ten tweede is er het probleem van de toegankelijkheid van de stations, waarover we het in het vorige actualiteitsdebat hadden.

Ten derde zijn er de internationale reizen. Wie in één keer bij de NMBS betaalt voor een reis naar een buurland en een internationale overstap mist door een vertraging bij de NMBS, zou niet het slachtoffer mogen worden van juridische spelletjes. De NMBS zou haar verantwoordelijkheid moeten nemen voor de volledige rit.

Het frappantste is dat al die voorbeelden ook vorig jaar allemaal in het rapport van Ombudsrail stonden. Een jaar later zien we weinig tot geen progressie en een toename van het aantal klachten. Dat is problematisch.

Mijnheer de minister, wanneer stopt de NMBS met een koppige houding over de boetes en kunnen reizigers een afbetalingsplan krijgen voordat een deurwaarder extra kosten aanrekent?

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de NMBS eindelijk het systeem van CHECKDOC gebruikt om te voorkomen dat onschuldige mensen boetes krijgen door identiteitsfraude?

Vindt u het ook onaanvaardbaar dat de NMBS assistentie voor mensen met een beperking zomaar schrapt tijdens een staking? Wat gaat u daaraan doen?

Hoe zult u de NMBS dwingen om internationale reizen steeds als één pakket te verkopen, zodat reizigers juridisch beschermd zijn wanneer ze een aansluiting missen?

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

Ombudsrail, de ombudsdienst van het spoor, publiceerde recent haar jaarverslag 2025. Opmerkelijk daarbij is de toename van het aantal ontvankelijke klachten met 28 procent tegenover 2024 en de verdere toename van het aandeel van de binnenlandse reizen binnen de behandelde klachten.

Bijkomend is er de vaststelling dat heel wat knelpunten die reeds in eerdere jaarverslagen werden aangekaart door de ombudsdienst zich opnieuw voordeden in het jaar 2025:

- Problemen inzake een gebrekkige communicatie vanwege de NMBS via elektronische weg
- Contractsegmentatie bij voorkomende problemen tijdens internationale reizen
- Een gebrek aan toegankelijkheid
- Een gebrek aan veiligheid

Hoe beoordeelt de minister het jaarverslag 2025 van Ombudsrail?

Op welke wijze zal de minister garanderen dat er inzake bovenvermelde tekortkomingen in 2026 effectief een verbetertraject zal worden gerealiseerd bij de NMBS?

02.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik ga meteen over tot mijn vragen, aangezien alles al perfect is toegelicht door de collega's.

Mijnheer de minister, wat is uw algemene indruk na het lezen van het jaarverslag van Ombudsrail? Deelt u de analyse dat er sprake is van blijvende structurele problemen? Hoe gaat u om met de aanbevelingen die Ombudsrail formuleert voor de NMBS? Op welke manier worden die aanbevelingen opgevolgd en geëvalueerd?

Hoe verklaart u de sterke stijging van het aantal ontvankelijke dossiers met 28 %? Ziet u dat louter als een betere doorverwijzing, of erkent u dat de onderliggende problemen effectief toenemen? 40 % van de klachten heeft betrekking op de klachtenbehandeling zelf. Welke maatregelen worden genomen om die interne klachtenafhandeling bij de NMBS te verbeteren?

Wat onderneemt u om terugkerende problemen, zoals overvolle treinen en het overslaan van haltes, aan te pakken?

Hoe evalueert u de huidige toegankelijkheid van stations en treinen voor personen met een beperkte mobiliteit? Welke bijkomende stappen worden gepland? Dat aspect is in het voorgaand actualiteitsdebat eigenlijk al beantwoord.

02.05 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb een resolutie over dit thema ingediend en ik wil daarom dieper hierop ingaan. Ik kan niet verwijzen naar de andere vragen die hier gesteld zijn. Mijn vraag gaat vooral over de problemen die in het verslag worden vermeld inzake internationale treinverbindingen.

Wanneer meerdere operatoren betrokken zijn, blijkt het voor reizigers moeilijk om hun rechten te laten gelden bij vertragingen of andere problemen. Ombudsrail verwijst daarbij naar de impact die internationale verbindingen soms hebben op het binnenlandse aanbod, bijvoorbeeld op de as Antwerpen-Brussel. Er wordt gesuggereerd om te onderzoeken of bepaalde internationale treinen, zoals de Eurocity Direct, ook toegankelijk kunnen worden gemaakt voor reizigers met een nationaal vervoerbewijs, zoals dat in Nederland op sommige trajecten gebeurt. Het verslag suggereert daarnaast dat de huidige prioriteitsregels voor spoorcapaciteit mogelijk moeten worden geëvalueerd om te vermijden dat binnenlandse verbindingen verdrongen worden.

Hoe kijkt u naar de vaststelling dat internationale treinverbindingen in sommige gevallen een impact hebben op het binnenlandse aanbod, zoals op de as Antwerpen-Brussel? Deelt u de analyse dat de huidige prioriteitsregels voor spoorcapaciteit moeten worden herbekeken?

Bent u, na het lezen van het jaarverslag, bereid om samen met de NMBS te heronderzoeken of internationale treinen zoals de Eurocity Direct op bepaalde trajecten toegankelijk kunnen worden gemaakt voor reizigers met een nationaal vervoerbewijs, zoals dat in Nederland gebeurt?

02.06 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, le rapport de l'ombudsrail relève une hausse de 28 % par rapport à 2024, avec 1 396 dossiers considérés comme recevables. Cela devrait vous interpeller. Sans revenir sur les problèmes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, je voudrais souligner que, malgré les rencontres trimestrielles avec la SNCB, les problèmes subsistent, voire s'aggravent si l'on en croit le nombre de plaintes recevables.

L'ombudsrail demande aux opérateurs ferroviaires une information plus claire, et pas uniquement concernant les amendes, mais surtout que le voyageur soit au centre des politiques des opérateurs. Simple et évident, mais il éprouve pourtant le besoin de le rappeler. Il demande aussi au monde politique un cadre réglementaire clair et moderne, ainsi qu'une réelle protection des voyageurs qui garantisse leurs droits.

À l'heure où vous nous parlez d'économies substantielles et de nouveau statut pour les agents, ce rapport devrait vous interpeller. Plus interpellant encore, c'est le peu de cas que font les opérateurs des recommandations de l'ombudsrail. En effet, il a adressé 42 avis aux opérateurs, dont 38 pour la seule SNCB. Seuls 14 d'entre eux ont été suivis. Autrement dit, les opérateurs s'asseyent sur les avis des voyageurs.

Que comptez-vous mettre en place, monsieur le ministre, avec les opérateurs afin que le voyageur, qu'il soit navetteur ou occasionnel, retrouve le plaisir de voyager en train?

Je dois avoir mal lu, mais il me semblait que le développement des alternatives à la voiture figurait parmi les priorités de votre gouvernement.

02.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, een verslag met alle mogelijke klachten van een jaar tijd kan natuurlijk als een punaise op uw stoel of in uw schoen aanvoelen, maar eigenlijk is dat een boekje vol verbeterpunten om de klant centraler te stellen.

Als positivist moet ik u zeggen dat er op dat vlak alleen maar goed nieuws is, want het boekje wordt alsmäär dikker. Er zijn meer klachten dan ooit, meer contactnames dan ooit, en er zijn ook meer dossiers geopend dan ooit. Dat zijn allemaal extra punten om de werking van de NMBS te verbeteren. Dat is goed nieuws, als men het optimistisch bekijkt. Ik kan mij voorstellen, mijnheer de minister, dat u ook een optimistisch man bent.

Het nadeel is wel dat dat vroeger ook al wel in een rapport stond. Het is niet de eerste keer dat we het rapport van Ombudsrail bespreken. Heel veel punten van vorig jaar komen inderdaad gewoon terug. Dat is niet alles, want er komen eigenlijk ook heel veel punten terug die wij het afgelopen jaar als parlementsleden, als collectieve groep, hier op tafel hebben gelegd.

Ik haal er voor mij de drie belangrijkste uit, waarover ik zelf ook meerdere vragen heb gesteld.

Een eerste punt gaat over de verbindingen tussen Antwerpen en Brussel, waar we van vier naar drie zijn teruggevallen, ten voordele van Eurocity Direct, waarvan mensen in Nederland wel kunnen gebruikmaken, maar de binnenlandse reiziger niet. Het advies van de ombudsman is heel helder: zorg ervoor dat die wel bruikbaar wordt. De NMBS kan dat op zich nemen, ofwel kan dat worden opgenomen in het openbaredienstcontract, zodat pendelaars daarvan kunnen gebruikmaken. Zal de NMBS dat doen, of zult u stappen zetten, zodat de NMBS het moet doen, opdat er effectief terug vier verbindingen tussen Brussel en Antwerpen zijn, en ook de verbinding tussen Morsel en Brussel opnieuw hersteld wordt?

Een ander punt is natuurlijk het overslaan van haltes. We hebben het daarover al verschillende keren gehad, vooral over de registratie ervan. Nog altijd is er wat onduidelijkheid over hoeveel haltes nu eigenlijk overgeslagen worden. Een aparte registratie daarvan lijkt mij van cruciaal belang. Zal daarvan werk worden gemaakt?

Een derde punt is het nieuwe tariefaanbod, waar meerdere vragen en bedenkingen bij te stellen zijn. Wordt in een bijsturing voorzien?

De **voorzitter**: Zijn er nog leden die in dit actualiteitsdebat willen aansluiten bij de vragen? (Nee)

Ik geef het woord aan de minister.

02.08 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte Kamerleden, sta mij toe eerst het kader te schetsen.

De samenwerking tussen de NMBS en Ombudsrail is vandaag volgens mij gebaseerd op wederzijds respect en op een gedeeld engagement om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. De NMBS neemt de aanbevelingen van Ombudsrail ernstig, analyseert ze systematisch en volgt ze op waar mogelijk. Ombudsrail erkent dat ook expliciet in zijn jaarverslag, onder meer via de trimestriële overlegmomenten. Die structurele dialoog is geen detail maar een essentieel element van een volwassen spoorbeleid.

Tegelijk is het belangrijk om de rolverdeling correct te benoemen. Ombudsrail formuleert aanbevelingen. De NMBS moet die aanbevelingen toetsen aan de realiteit waarin ze werkt, zowel op juridisch als op budgettair en operationeel vlak. Dat verklaart waarom niet elke aanbeveling automatisch kan worden uitgevoerd zonder dat doelstellingen zoals klantgerichtheid, proportionaliteit en toegankelijkheid worden betwist.

Cijfers zijn ter zake essentieel. In 2025 waren er meer dan 200 miljoen treinreizen. In datzelfde jaar opende Ombudsrail 1.396 ontvankelijke dossiers. Dat komt neer op ongeveer 7 dossiers per miljoen reizen. Ik ben misschien optimistisch, maar dat zijn de cijfers. Dat cijfer vraagt ernst, maar ook proportie.

Ik herinner er bovendien aan dat Ombudsrail geen eerstelijnsklachten behandelt. Er is dus pas sprake van bemiddeling wanneer een reiziger geen bevredigend antwoord kreeg van de NMBS.

De stijging met 28 %, die ik niet betwist, moet dus worden genuanceerd, zoals Ombudsrail overigens zelf aangeeft.

Nous prenons ces signaux au sérieux. C'est pourquoi je mène chaque jour un véritable dialogue sur la performance avec la SNCB, concret et orienté résultats. Nous constatons des progrès dans le domaine de l'information aux passagers, mais c'est toujours insuffisant. Je l'ai personnellement encore vécu aujourd'hui, avec un train qui avait 13 minutes de retard sans que la moindre explication soit donnée. Cela ne peut pas continuer ainsi. Un train peut toujours avoir un problème, mais les citoyens et les navetteurs ont droit à une explication.

L'efficacité énergétique, la réduction du CO₂ et surtout la ponctualité ont aussi été améliorées. Les chiffres du début de l'année 2026 confirment cette tendance. La satisfaction des clients augmente également. La confiance ne se construit certes pas avec des explications, mais avec des résultats concrets.

Mevrouw De Knop en mijnheer Troosters, wat de administratieve boetes en de communicatie betreft, wil ik duidelijk stellen dat de NMBS de geldende wetgeving toepast. De eBox is een wettelijk communicatiekanaal dat door duizenden overheidsdiensten wordt gebruikt. Dat kader kan de NMBS niet negeren. Tegelijk volstaat juridische correctheid niet. De communicatie moet ook begrijpelijk, tijdig en proportioneel zijn. Dat heb ik expliciet aan de NMBS gevraagd. Ik verwacht dat die analyse ook effectief leidt tot verbeteringen.

Wat de afbetalingsplannen betreft, bestaat vandaag zowel in de minnelijke fase als bij de gerechtsdeurwaarder de mogelijkheid tot een regeling. Wie tijdig reageert, kan de bijkomende kosten beperken. Tegelijk verwacht ik dat de NMBS actiever en duidelijker communiceert over die mogelijkheid.

Wat identiteitsfraude betreft, beschikt de NMBS over wettelijke instrumenten binnen het federale kader, zoals checkdoc.be. Ik verwacht dat die instrumenten worden ingezet waar ze juridisch en operationeel relevant zijn, met respect voor de proportionaliteit en rechtszekerheid.

Mevrouw De Knop, mijnheer Aerts, mevrouw Cuylaerts, wat het overslaan van haltes betreft, ook hier zijn de cijfers bepalend. In februari 2026 reden meer dan 91.000 treinen. Slechts 28 daarvan kenden een gewijzigd haltepatroon, goed voor 0,03 % van het aanbod. Het gaat dus om een strikt uitzonderlijke noodmaatregel, toegepast om veiligheidsredenen of om zware sneeuwbeleffecten te vermijden. Het is geen structureel instrument. Sinds maart 2026 communiceert Infrabel daarover ook transparanter. Dat laat toe om het fenomeen objectief op te volgen en vergroot het vertrouwen van de reiziger.

Mijnheer Aerts, in april zal de NMBS een eerste evaluatie van het tarievenaanbod uitvoeren. Op basis van het resultaat kunnen eventueel gerichte aanpassingen worden doorgevoerd. Ik herinner er bovendien aan dat het de niet-gereguleerde tarieven betreft. Met andere woorden, dit prijsbeleid valt onder de commerciële autonomie van de NMBS zelf.

Mijnheer Seuntjens, wat de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit tijdens de staking betreft, wil ik een misverstand rechtzetten. De NMBS schrapte de assistentie niet. Het reserveringssysteem wordt herbekeken en reizigers worden actief gecontacteerd. Wat niet kan worden gegarandeerd, zijn de aanvragen op de dag zelf, door de onzekerheid over de beschikbaarheid van personeel. De NMBS verleent met andere woorden maximale assistentie binnen de objectieve beperkingen van een stakingscontext.

Zoals ik tijdens het actualiteitsdebat over toegankelijkheid heb aangegeven, ben ik voorstander van toegankelijke mobiliteit en daarvoor is aangepaste infrastructuur nodig. In die zin zetten we de dialoog met Infrabel en de NMBS voort.

Mevrouw Gielis, mijnheer Aerts en mijnheer Seuntjens, over de as Brussel-Antwerpen en de Eurocity Direct is het belangrijk om de verantwoordelijkheid correct te benoemen. De Eurocity Direct is een internationale open-accessverbinding, buiten het openbaredienstcontract en zonder Belgische

overheidsfinanciering. Ze bedient in België alleen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal en hanteert hoge tarieven. Dat is een bewuste commerciële afbakening.

Tegelijk stel ik vast dat die structurerende as de voorbije jaren onder druk stond. Ik ben er dan ook voorstander van om de lijn voor Brussel-Antwerpen opnieuw grondig te bekijken, rekening houdend met binnenlandse en internationale noden en de beschikbare spoorcapaciteit.

Binnen het huidige Europese kader kan ik de NMBS niet verplichten om alle internationale reizen als een contract aan te bieden. Ik verwacht wel dat ze maximaal gebruikmaakt van bestaande Europese akkoorden om reizigers juridisch te beschermen, zoals het Agreement on Journey Continuation, dat toelaat om zonder extra kosten de reis voort te zetten bij een gemiste aansluiting.

Collega's, tot slot, dit rapport vraagt geen slogans en geen simplismen, maar volgehouden sturing. Het is wat wij doen via de prestatiedialoog, via contractuele opvolging en met de reiziger als blijvend referentiepunt.

02.09 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik zal voorlopig geen grote uitspraken doen. Uw intenties zijn altijd wel goed. We zullen samen met u opvolgen hoe het volgend jaar zal zijn, maar als uw beleid en uw greep op de NMBS werken, dan zal het aantal klachten volgend jaar lager moeten zijn.

Ik juich zeker toe dat u zegt dat u een evaluatie zult maken van het internationale verkeer en van de impact daarvan op het nationale verkeer. Daar valt waarschijnlijk een enorme winst te behalen voor heel veel reizigers.

Ik ben misschien te futuristisch, maar ik durf nog altijd te kijken naar de spoorcapaciteit op de Brusselse as. Zoals ik begriep van Infrabel vormt die echt een gordiaanse knoop in ons mobiliteitsvraagstuk. Als we de capaciteit willen vergroten, moeten we ook die zien op te lossen.

Er zijn in ieder geval heel veel uitdagingen.

02.10 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Een deel van uw antwoord heeft me zeker gerustgesteld. Ik ben het uiteraard met u eens dat men al die problemen niet ineens oplost door slogans of door eenvoudige voorstellen die in de praktijk moeilijk haalbaar zijn. Wel meen ik dat een rapport met een recordaantal klachten zeker een wake-upcall moet zijn.

Waarom ik hoop dat een aantal klachten wordt aangepakt, is omdat die niet allemaal opgelost hoeven te worden door extra geld. Verschillende van de aangestipte problemen kunnen we oplossen door de zaken slimmer te bekijken en door beter te communiceren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan die boetes en aan die internationale reizen.

Uiteraard zullen we nooit een rapport met nul klachten halen. Ik denk zelfs niet dat we daarnaar moeten streven, want dan zijn we ook niet goed bezig. Klachten die jaar na jaar terugkomen, moeten we wel ernstig nemen. Zeker met de klachten die we relatief makkelijk – vanuit mijn positie is dat natuurlijk wel gemakkelijk gezegd – kunnen oplossen, moeten we aan de slag gaan.

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

Ik hoorde u zeggen dat de NMBS de aanbevelingen van Ombudsrail heel ernstig neemt. Ik mag het hopen. Het lijkt me een vanzelfsprekendheid dat men ze ernstig neemt, maar er zijn natuurlijk oplossingen nodig.

Het voorbeeld dat ik aangehaald heb, en dat jaarlijks terugkomt in de verslagen, is de gebrekkige communicatie via elektronische weg. Het zal inderdaad wel wettelijk verlopen, dat wil ik niet betwijfelen, maar u gaf zelf aan dat de communicatie effectief en proportioneel moet zijn. U hebt daar gesprekken over gevoerd. Daar moeten verbeteringen in komen. Dat is natuurlijk het belangrijkste.

Zo zijn er nog andere items. Een gebrek aan veiligheid, contractsegmentatie, dat komt allemaal terug. Op een zeker moment moeten er wel oplossingen komen, of minstens een traject richting oplossingen.

Men moet minstens beterschap zien.

Een ander punt is het gebrek aan toegankelijkheid, waarover we daarnet een actualiteitsdebat gehouden hebben. In 174 stations is assistentie mogelijk, in 41 ervan binnen de drie uur. Die staan – voor sommige leden is dat misschien interessant – allemaal netjes opgesomd op de website, zoals dat al jaren het geval is.

Bovendien zijn de ambities inzake toegankelijkheid vastgelegd door een vorige regering, in een beheersovereenkomst, in ongeziene samenwerking en transparantie van alle partijen die toen in de regering zaten.

De vorige minister beloofde toen 4 miljard, wat uiteindelijk maar 2 miljard en een lening van 1 miljard voor Infrabel bleek te zijn. Die ambities zijn dan door diezelfde regering, door diezelfde partijen die daar vandaag over klagen, bijgesteld en de verbeteringen zijn naar later geschoven. Het heeft zijn geschiedenis gehad, maar voor sommige parlementsleden die deel uitmaken van de commissie voor Mobiliteit is het misschien interessant om te horen dat de commissie eenparig heeft beslist om Ombudsrail ook dit jaar uit te nodigen. Er zullen vertegenwoordigers van Ombudsrail komen. Vorig jaar hadden zij dat zelf gevraagd.

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

Het jaarverslag is inderdaad een wake-upcall. Het feit dat het aantal dossiers met bijna 30 % stijgt, maakt dat we dat moeilijk kunnen wegzetten als een toeval door de doorverwijzing. Van die klachten gaat 40 % nog altijd over de klachtenbehandeling zelf, wat betekent dat de reiziger niet alleen de problemen ervaart, maar zich achteraf ook niet correct behandeld voelt, wat het vertrouwen verder ondergraaft.

Dat vertrouwen is iets waaraan we moeten werken. We zien steeds dezelfde pijnpunten terugkomen. Dat zijn geen nieuwe problemen. Men is daarvan op de hoogte, maar ze blijven maar aanslepen. Als iets jaar na jaar terugkomt, moet er toch een wijziging in een visie of in het beleid komen. Dat toont volgens mij aan dat de reiziger vandaag nog steeds niet centraal staat, zeker niet in de praktijk. Dat kan wel het geval zijn op papier en in een visie, maar in de praktijk staat hij nog niet centraal. De vraag is niet alleen hoe we daarvoor een verklaring kunnen vinden, maar vooral ook hoe we dat kunnen keren en ervoor zorgen dat de reiziger wel centraal staat. Zolang die signalen komen, blijven het vertrouwen en de tevredenheid van de reiziger onder druk staan. Dat is iets waaraan wij moeten werken.

U zei dat heel weinig stations worden overgeslagen. Dat klopt. De cijfers liegen niet en het zijn er inderdaad weinig, maar als dat steeds op dezelfde lijnen gebeurt, dan ervaart de reiziger die van die lijn gebruikmaakt dat anders. Hij zal daar niet gelukkig van worden. Ook al gaat het statistisch gezien om een klein aantal, toch lijkt mij dat daar ook iets aan moet gebeuren.

02.13 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik wil enkel nog ingaan op het thema van de internationale treinverbindingen, waarvan u aangeeft dat het extra aandacht vergt. Ik ben dan ook heel tevreden en kijk met heel veel vertrouwen naar uw aanpak en naar wat uw onderzoek zal uitwijzen. Ik wil daarvoor ook verwijzen naar de resolutie die ik daarover heb ingediend en waarover we in de commissie zeker nog van gedachten zullen kunnen wisselen om tot een degelijk voorstel te kunnen komen en die impact te kunnen wegwerken.

02.14 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vous êtes recalé: 30 % en plus, convenons qu'il s'agit d'un chiffre désastreux. Nous verrons l'an prochain, lors de la publication du prochain rapport, en seconde session. Manifestement, la N-VA semble également favorable à un changement de politique, comme Mme Cuylaerts vient de l'indiquer. Nous verrons donc si ce changement est atteint, en tout ou en partie.

Vous avez raison d'être optimiste. Mark Twain rappelait que l'optimisme est un devoir moral. Ce matin, toutefois, vous ne sembleriez pas l'être, étant donné votre retard et l'absence d'explication.

Nous verrons donc l'an prochain. Monsieur le ministre, le rendez-vous est pris.

Je vous remercie.

02.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u zegt terecht dat het rapport geen simplisme verdraagt. De problemen zijn inderdaad niet met een toverstafje in een-twee-drie op te lossen, dat begrijp ik, maar het rapport verdient ook geen nuance. Ik kreeg de indruk dat u het toch enigszins probeerde te nuanceren door te wijzen op het geringe aantal klachten ten opzichte van het grote aantal reizigers. Op die manier mogen we niet met zo'n rapport omgaan, want het behelst stuk voor stuk aanbevelingen om de treinreis aangenamer te maken.

Verder werpt u op dat er maar weinig haltes worden overgeslagen, maar voor het eerst staat er zo expliciet in een rapport dat haltes worden overgeslagen. We kregen een zeer duidelijk signaal van treinreizigers dat er steeds meer haltes werden overgeslagen. Ik ben blij dat die praktijken, door ze hier en in de pers aan te kaarten, weer gemilderd zijn, maar ik verwacht wel dat we het fenomeen zeer strikt blijven opvolgen. Nota bene iemand van de NMBS zelf heeft dat probleem in onze commissie aangekaart. Er is dus vorig jaar iets gebeurd waardoor meer haltes werden overgeslagen. Dat mag niet worden genuanceerd. We moeten dat zeer strikt blijven opvolgen, zodat het niet opnieuw gebeurt.

Ik vind ook dat er veel meer klantgericht moet worden gewerkt. Uit wat ik afgelopen week heb gezien, blijkt ook dat de NMBS nog veel te weinig doet om nieuwe klanten aan te trekken. Sinds vorige vrijdag tot morgenvroeg ligt de E313 door de vernieuwing van twee bruggen plat. Vanuit de Kempen en Limburg raakt men niet in of langs Antwerpen. Op zo'n moment zou de NMBS volop moeten inzetten op communicatie en extra treinen. De Lijn doet dat wel, met het inleggen van extra trams en snelbussen. Wat was de reactie van de NMBS? Op maandagmiddag stelde men vast dat er meer treinreizigers waren en dat de treinen overvol zaten. Vervolgens werd beslist om extra treinen in te leggen tot en met donderdag. Ik verwacht toch iets meer proactiviteit van de NMBS om reizigers aan te trekken.

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

03 Actualiteitsdebat over de afschaffing van de verkoop van treintickets aan boord en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het afschaffen van de ticketverkoop op de trein" (56014737C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het afschaffen van de ticketverkoop op de trein" (56014804C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van het boordtarief bij de NMBS" (56014844C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beslissing van de NMBS over de ticketverkoop in de trein" (56014847C)
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van het boordtarief van de NMBS" (56014868C)
- Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stopzetting van de ticketverkoop in de trein" (56014934C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van het boordtarief" (56015115C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het afschaffen van de ticketverkoop op de trein" (56015111C)

03 Débat d'actualité sur la suppression de la vente de billets de train à bord et questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la vente de titres de transport à bord des trains" (56014737C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la vente de titres de transport à bord des trains" (56014804C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression du tarif de bord à la SNCB" (56014844C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La décision de la SNCB sur la vente de tickets dans le train" (56014847C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression du tarif de bord à la SNCB" (56014868C)
- Serge Hilgsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la vente de tickets à bord des trains" (56014934C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression du tarif à bord" (56015115C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la vente de titres de transport à bord des trains" (56015111C)

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

De NMBS heeft de intentie om de verkoop van treintickets aan boord af te schaffen vanaf 1 juli e.k..

Met deze beslissing zullen de digitaal minder vaardige treinreizigers getroffen worden.

Op welke wijze evalueert de minister de beslissing van de NMBS ter zake?

Heeft de minister begrip voor het feit dat digitaal kwetsbare reizigers het na de reeds doorgevoerde afbouw van de dienstverlening aan de NMBS-loketten en nu ook bij de stopzetting van de verkoop aan boord steeds moeilijker krijgen om van de trein gebruik te maken?

Was de minister vooraf op de hoogte van de beslissing van de NMBS tot volledige afschaffing van de verkoop aan boord? Zo ja, heeft hij daarmee ingestemd of bedenkingen of bezorgdheden geuit?

Zal de afschaf van de verkoop aan boord leiden tot het verhogen van de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel?

Zal de minister maatregelen nemen opdat digitaal kwetsbare treinreizigers in de toekomst toch in alle comfort gebruik zullen kunnen maken van de trein? Wanneer en op welke wijze zal dat desgevallend

gebeuren?

03.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS kondigde aan dat reizigers vanaf 1 juli 2026 geen ticket meer zullen kunnen kopen op de trein. Wie zonder geldig vervoersbewijs wordt gecontroleerd, is meteen in overtreding en riskeert een boete van 90 euro, die kan oplopen tot 250 euro of zelfs tot 500 euro bij herhaling. De NMBS motiveert de maatregel als een strijd tegen fraude en tegen agressie tegenover het personeel. Uiteraard ondersteunen wij die doelstellingen. Vandaag bestaat er echter een zekere marge. Wie zijn ticket vergeten is of door omstandigheden geen ticket heeft kunnen kopen, kan dat nog rechtzetten op de trein, zij het met het betalen van een toeslag. Die flexibiliteit verdwijnt nu helaas.

Hoe beoordeelt u de beslissing van de NMBS om de ticketverkoop op de trein volledig af te schaffen?

Wat gebeurt er concreet met reizigers die te goeder trouw zijn maar bijvoorbeeld hun abonnement vergeten zijn, hun portefeuille thuis hebben laten liggen of hun abonnement per ongeluk niet tijdig hebben verlengd? Worden zij dan automatisch beschouwd als zwartrijders of daarvoor beboet? Bestaat er daarentegen nog enige vorm van tolerantie of regularisatie zonder een zware boete?

Acht u het proportioneel dat iemand in een dergelijke situatie meteen 90 euro moet betalen?

Ticketautomaten zijn vaak buiten dienst en niet iedereen beschikt over een smartphone. Reizigers kunnen de treinbegeleider bij het opstappen wel verwittigen, maar in een lange trein met meerdere rijtuigen is het vaak niet gemakkelijk om hem of haar meteen te vinden. Hoe zal de NMBS daarmee omgaan? Hoe wordt vermeden dat die reizigers onterecht worden beboet?

In welke mate verwacht u dat de maatregel effectief zal bijdragen tot minder fraude en vooral minder agressie?

Worden er bijkomende maatregelen genomen om zwartrijden effectief aan te pakken?

Mijn voorstel van resolutie over de treinpunten werd eind 2025 in het Parlement goedgekeurd. Dat zou ervoor moeten zorgen dat reizigers die niet digitaal geletterd zijn, ook in de buurt van het station een ticket kunnen kopen. Hoe staat het met de toepassing van de resolutie? Wanneer mogen reizigers in dat verband concreet resultaten verwachten?

03.03 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik zal mijn toelichting overslaan, omdat de collega's de situatie al geschetst hebben. Op basis van welke analyse werd beslist om het zogenaamde boordtarief volledig af te schaffen, aangezien het gebruik ervan volgens mijn informatie zeer beperkt was, namelijk 1,5 % van de totale verkoop?

Hoe garandeert u dat reizigers die te goeder trouw zonder ticket op de trein stappen, niet onterecht worden geconfronteerd met zware boetes? Acht u de huidige regeling, waarbij reizigers achteraf een ticket moeten betalen via een administratieve procedure, niet voldoende duidelijk en toegankelijk?

In welke mate hebt u de impact van de maatregel onderzocht, met name voor kwetsbare groepen, occasionele reizigers en toeristen? Hoe verhoudt de maatregel zich tot de ambitie om het openbaar vervoer laagdrempelig en gebruiksvriendelijk te maken? Hebt u alternatieven onderzocht die zwartrijden aanpakken zonder tegelijk de flexibiliteit voor goedwillende reizigers te beperken? Hoe zult u de effecten van de maatregel op zwartrijden, klanttevredenheid en incidenten met het personeel evalueren?

Tot slot, ziet u nog een mogelijkheid om de beslissing terug te draaien?

03.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Doordat ik tot de dag van vandaag volledig afhankelijk ben van het openbaar vervoer en daar al vele uren op heb doorgebracht, heb ik ook al heel wat gezien en dus begrijp ik zeer goed waarom de NMBS die maatregel neemt. Ik heb al vaak gezien dat mensen zwartrijden. Wanneer de conducteur komt en ze merken dat ze plots meer moeten betalen, worden ze kwaad. Soms leidt dat tot agressie. Ik begrijp dus zeer goed de filosofie achter de maatregel. Omdat die natuurlijk goed moet worden uitgevoerd, heb ik een aantal concrete vragen voor u, mijnheer de minister.

Kunt u in eerste instantie verduidelijken welk aandeel van de agressiegevallen rechtstreeks verband houdt met discussies over het boordtarief of de toeslag van 9 euro? Over welke concrete cijfers beschikt de NMBS hieromtrent?

Hoe schat u in dat de verschuiving van een boordtarief naar een boetesysteem de agressie zal doen afnemen? Is het mogelijk dat een hogere boete net voor meer conflicten zal zorgen?

Hoe zullen treinbegeleiders tijdig geïnformeerd worden over defecte ticketautomaten, zodat zij op een correcte manier kunnen communiceren en misverstanden worden vermeden?

Plant de NMBS een communicatiecampagne, in het bijzonder voor buitenlandse toeristen? Ik kan mij voorstellen dat zij soms op een trein stappen en niet goed weten hoe het systeem werkt, zoals ik soms in het buitenland, en dan de dupe worden van zo'n maatregel. Zal er nog ruimte zijn voor treinbegeleiders om soms de geest in plaats van de letter van het reglement te volgen, als u begrijpt wat ik bedoel?

03.05 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Bonjour, monsieur le ministre. Je me référerai également, pour l'introduction, à celles de mes collègues. Comme eux, je suis interloqué par les conditions dans lesquelles des personnes pourraient se voir infliger des sanctions alors que leur intention n'était pas de voyager sans titre de transport.

J'ai deux questions. Quelles garanties seront mises en place afin d'assurer que tous les voyageurs puissent effectivement se procurer un titre de transport avant l'embarquement, notamment dans les gares dépourvues de guichets ou en cas de défaillance des automates? Il a été question, il y a quelques mois, d'expériences pilotes dans des bureaux de poste ou des librairies. Deuxièmement, des mesures spécifiques sont-elles envisagées pour éviter que certains publics – notamment les personnes âgées, les personnes en situation de fracture numérique ou encore les usagers occasionnels étrangers, par exemple – ne soient pénalisés par la suppression de la vente à bord des trains?

Je vous remercie pour vos réponses.

03.06 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, la SNCB a effectivement annoncé la suppression du tarif à bord. Je ne reviens pas sur l'introduction, Mme Cuylaerts a dû la rappeler, alors qu'elle espérait ne pas devoir le faire. Je souhaite toutefois insister sur un point précis: il reste encore quinze points d'arrêt qui ne disposent pas d'automate.

Doit-on comprendre, au regard de discussions antérieures que nous avons eues, que ces points d'arrêt sont amenés à disparaître? Il s'agit peut-être d'une supposition de ma part, mais vous me confirmerez, je l'espère, que ce n'est pas le cas. En tout cas, je l'espère. Votre projet vise à faciliter la mobilité, en particulier la mobilité collective. Or, en l'espèce, nous semblons aller dans le sens inverse.

Les associations de navetteurs l'ont clairement indiqué et ont même qualifié cette décision de scandaleuse. Le terme est peut-être jugé excessif par certains; à titre personnel, je ne le considère pas comme tel. Enfin, étant donné que l'ensemble des intervenants qui m'ont précédé, tant de la majorité que de l'opposition, ont exprimé cette demande de manière claire, je vous pose la question suivante: à la demande générale, monsieur le ministre, allez-vous revenir sur cette décision de supprimer le tarif à bord?

Je vous remercie de votre réponse.

03.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik hoop net als mijn collega's dat er terug naar het boordtarief wordt gegrepen. Waarom? Omdat het nu vaak niet per se de schuld is van de reiziger dat hij geen treinticket heeft. Op een schriftelijke vraag van mij hebt u geantwoord dat er in 15 stations geen ticketautomaten meer gezet worden, omdat ze na veelvuldig vandalisme zijn weggenomen. Dat betekent ook dat er wel wat stations zijn waar er tijdelijk geen automaat beschikbaar is wegens vandalisme.

Hetzelfde geldt voor de zon die geregeld eens op een scherm staat, waardoor je geen ticket kan kopen. Als je zonder ticket aan het station aankomt en de aankoop van een ticket aan de automaat lukt niet wegens de zon, vandalisme of de afwezigheid van een automaat, dan kunnen we er toch niet van

uitgaan dat die klant dan maar een 4G-abonnement moet hebben?

Ik vind niet dat dat een verwachting mag zijn. Ik vind niet dat men op voorhand moet kunnen inschatten of er al dan niet een ticketautomaat zal zijn of dan maar thuis al een ticket moet kopen. Op de loketten kunnen we niet meer vertrouwen, want die zijn er in de meeste gevallen niet meer. Vanuit die filosofie snap ik dus niet dat er wordt afgestapt van het idee van dat boordtarief, omdat dat een tussenweg biedt.

Mijn vraag is dus in eerste instantie wat u er zelf van vindt. Zou u zelf teruggrijpen naar het boordtarief, ja of nee? Ten tweede, blijft de souplesse bestaan voor de treinbegeleider om ervoor te zorgen dat er een uitzondering kan worden geboden wanneer een klant geen ticket kon kopen aan een automaat? Blijft die souplesse, of zal in elk geval na het schrappen van het boordtarief de klant steeds worden veroordeeld tot die boete van 90 euro? Elke keer opnieuw zulke drempels invoeren, hoe rijmt u dat met een toegankelijk openbaar vervoer? Ik denk dat niet alleen de buitenlandse reiziger, maar ook de occasionele treinreiziger daar niet bij gebaat is.

03.08 Minister **Jean-Luc Crucke**: Voorzitter, geachte collega's, voor ik op uw vragen inga, wil ik benadrukken dat de ticketverkoop aan boord vorig jaar minder dan 1,5 % bedroeg van alle verkooptransacties. Dit cijfer illustreert duidelijk dat het huidige systeem niet langer aansluit bij de realiteit van een deel van de reizigers.

Vanaf juli 2026 wordt de verkoop van treintickets aan boord stopgezet. Die beslissing maakt deel uit van een brede strategie van de raad van bestuur van de NMBS om de strijd tegen fraude aanzienlijk te versterken en werd op 5 december unaniem goedgekeurd, zonder enig verzet binnen de raad.

Ik wil hier duidelijk stellen wat de rol van de regeringscommissaris binnen de raad van bestuur precies inhoudt. De regeringscommissaris kan een beslissing van de raad niet blokkeren of ter discussie stellen op basis van loutere principes of opportuniteitsoverwegingen zolang die beslissing wettig is en in overeenstemming met de door de regering vastgelegde beleidsoriëntaties. Zijn mandaat is beperkt tot een controle op legaliteit en conformiteit en houdt geen enkele vorm van medebeheer of beleidssturing in.

Conform het openbardienstcontract werden het RGCT en de NHRPH geconsulteerd. Het RGCT vertegenwoordigt de treinreizigers en Navetteurs.be maakt er deel van uit. Het gaat hier om een noodzakelijke basisregel die bijdraagt aan het financiële evenwicht van de onderneming. De jaarlijkse financiële impact van fraude loopt immers in de miljoenen euro's. Ik verwijs hiervoor naar schriftelijke vraag nr. 568 van 2 oktober 2025 van de heer Vincent Van Quickenborne, waarin deze impact uitvoerig wordt toegelicht.

De stopzetting van de verkoop aan boord zorgt voor een heldere communicatie. Reizigers hebben een geldig vervoersbewijs nodig vóór ze in de trein stappen. Ik herhaal dat die maatregel al in verschillende Europese landen is ingevoerd. Het gaat ook om de veiligheid van het NMBS-personeel. Momenteel vormen discussies over het niet hebben van een geldig vervoersbewijs de belangrijkste oorzaak van agressie tegen het personeel. In 2025 werden maar liefst 2.602 gevallen van agressie tegen het NMBS-personeel geregistreerd, dus gemiddeld 7 per dag. Dat aantal is helaas gestegen ten opzichte van 2024, toen 2.103 gevallen van agressie werden opgetekend. In meer dan 4 op de 10 gevallen was er in 2025 sprake van fysiek geweld. In de overige gevallen ging het om beledigingen of bedreigingen. De NMBS veroordeelt die vorm van geweld ten strengste.

Dankzij de stopzetting van de verkoop aan boord kunnen treinbegeleiders focussen op hun kerntaken, zorgen voor een veilige reis en toezien op de informatiecontrole en de begeleiding van de reizigers. Het zal ook het aantal fraudegevallen doen afnemen, omdat het niet langer mogelijk zal zijn om enkel een ticket te kopen bij een controle. De NMBS volgt hiermee het voorbeeld van de meeste andere Europese landen, waar het al langer niet meer mogelijk is om in de trein een vervoersbewijs te kopen.

De NMBS heeft de timing van de stopzetting van de verkoop aan boord niet zelf in de hand.

En février 2024, la loi dite Dermagne a imposé d'accepter des paiements en espèces lors de ventes en présence physique du vendeur et de l'acheteur. Mi-2025, le SPF Économie a accordé un délai d'un an à la SNCB pour se mettre en conformité avec cette loi. La SNCB a donc été confrontée à un choix: supprimer la vente à bord ou réintroduire le paiement en espèces. La SNCB estime que la réintroduction

du paiement en espèces n'est pas souhaitable pour des raisons de sécurité de son personnel. Pour rappel, la SNCB a donc pris la décision de mettre fin à la vente à bord à partir du juillet 2026.

Het einde van de verkoop aan boord geldt voor alle treinen die in België rijden en voor de meeste grensoverschrijdende verbindingen. De strijd tegen fraude is een prioriteit voor de NMBS. Er worden verschillende maatregelen genomen om de controles op te voeren en strenger te maken. Treinbegeleiders krijgen specifieke opleidingen en nieuwe tools. Om hen te ondersteunen zet de NMBS ook mobiele teams in die zich specifiek bezighouden met de controle van vervoerbewijzen. Die teams voeren grondige controles uit, in de eerste plaats in treinen waar de meeste fraude wordt vastgesteld. Agenten van Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, de spoorwepolitie en de lokale politie bieden eveneens versterking binnen hun respectieve bevoegdheden. Dankzij die maatregelen is het aantal controles in 2025 met de helft gestegen in vergelijking met 2024. Bovendien wil de NMBS deze controleteams verder versterken, zowel in de stations als in de treinen.

Wie bij een controle geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, is in overtreding. De reiziger krijgt in eerste instantie de mogelijkheid zich te regulariseren door een bedrag van 90 euro te betalen. Doet hij dat niet, dan riskeert hij een administratieve boete van 250 euro, die bij recidive kan oplopen tot 500 euro. Er is wel degelijk een specifieke, redelijke regeling uitgewerkt voor reizigers die opstappen in een station zonder werkende verkoopautomaten. Dat is vandaag ook al het geval. Reizigers die in die omstandigheden opstappen, betalen het normale tickettarief. De treinbegeleider stelt daartoe een C170-document op en licht de klant in over de verdere stappen voor betaling. Die informatie is ook terug te vinden op het regularisatiekaartje dat de klant meekrijgt. De klant heeft vervolgens 14 dagen de tijd om te betalen via het loket, een automaat of online.

Ik heb vandaag zelf nog de situatie meegemaakt dat een reiziger aangaf geen ticket te hebben omdat de automaat in het station zagezegd niet werkte, hoewel dat in werkelijkheid wel het geval was. Veel mensen menen tegenwoordig de trein te mogen nemen zonder vervoersbewijs en dat is fraude! Wie zou hetzelfde durven als hij een vliegtuig neemt? Niemand! Het is vandaag nog te gemakkelijk om te frauderen, "ik probeer het even". En wie betaalt dat? Wij met z'n allen als belastingbetalers.

Het correcte functioneren van de automaten, het betalingssysteem, de schermen en printers worden continu gemonitord en dat proces zal nog worden versterkt. Voor alle duidelijkheid, de beschikbaarheid van de automaten ligt boven de 97 %.

De status van een specifieke automaat is gekend in het controlesysteem van de treinbegeleider. Klanten kunnen bovendien defecten melden, die vervolgens in het systeem kunnen worden weergegeven. Elke klant die niet akkoord gaat met een regulatievoorstel, kan verzet aantekenen via de klantendienst, die de vragen individueel onderzoekt.

De afgelopen jaren zijn de mogelijkheden om een ticket te kopen sterk uitgebreid en vereenvoudigd. Vandaag wordt meer dan 90 % van de tickets gekocht via digitale kanalen, website en app, of via ticketautomaten. Uit de tevredenheidsenquête blijkt bovendien dat reizigers de digitale kanalen waarderen. De tevredenheidsgraad ligt daar hoger dan bij de andere verkoopkanalen. Ik herhaal dat de verkoop aan boord zeer beperkt is en vorig jaar minder dan 1,5 % van de totale verkoop vertegenwoordigde.

Als aanvulling op de reeds aanwezige informatie-initiatieven stelt de NMBS verschillende maatregelen ter beschikking om reizigers die minder vertrouwd zijn met digitale toepassingen te ondersteunen. Klanten kunnen aan de automaat het geafficheerde telefoonnummer bellen. De openingstijden van die dienst zijn ruim, van 7 tot 21.30 uur, en zijn afgesteld op het gebruik van de automaten.

Er zijn officiële tutorials, handleidingen en stap-voor-stapvideo's om het gebruik van de app en de verkoopkanalen te vergemakkelijken. Daarnaast is er online ondersteuning via de virtuele assistent Mobi, met in voorkomend geval een doorverwijzing naar een medewerker. Deze ondersteuning is beschikbaar via de website van de NMBS, de hulprubrieken en pagina's over de app, in de app zelf of via de contactkanalen van de klantendienst. Voor bepaalde doelgroepen kan ook een beroep worden gedaan op specifieke assistentiediensten, zoals NMBS Assist als bijkomend aanspreekpunt. Nog tot eind juni worden diverse campagnes gevoerd om reizigers uitgebreid te informeren. Ook de treinbegeleiders zullen reizigers die aan boord een ticket kopen hierover informeren en sensibiliseren.

Bovendien heb ik als verantwoordelijke minister aan de NMBS gevraagd om in gesprek te gaan met vertegenwoordigers van personen met een beperkte mobiliteit, die mogelijk extra hinder van deze hervorming ondervinden.

De toegankelijkheid van de automaat en/of het digitale systeem blijft immers een belemmering voor delen van de bevolking en ik wil dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Daarom zal ik tijdens het volgende dialoogplatform over de toegankelijkheid van het spoorvervoer op 22 april 2026 zeker het belang van inclusie benadrukken.

Tot slot hoop ik, zoals bepaald in het openbaredienstcontract, dat de European Disability Card door de NMBS wordt erkend. Er vindt regelmatig overleg plaats met het kabinet van minister Beenders om toe te zien op het omzettingproces van de richtlijn en de erkenning van de kaart in België.

Chers collègues, je tiens à souligner que le dialogue doit demeurer pleinement ouvert avec l'ensemble des usagers nécessitant un accompagnement afin de disposer d'un titre de transport valide dès leur entrée dans le train. Soyez assurés que je soutiens résolument à la fois le renforcement de la sécurité, la lutte contre la fraude et la garantie à une accessibilité effective et équitable aux transports en commun pour tous. Chacun doit comprendre que l'on ne rentre pas dans un train si on n'a pas de ticket, sauf dans le cadre des exceptions que j'ai évoquées. C'est la meilleure manière de sécuriser tout le monde mais également de permettre à l'impôt d'être orienté là où il doit l'être et pas à la lutte contre les fraudes.

03.09 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik hoop dat de beelden van de commissie in de namiddag niet al te veel bekeken worden, want het enthousiasme waarmee u vertelde hoe gemakkelijk er gefraudeerd kan worden, zou mensen op verkeerde gedachten kunnen brengen. Los daarvan durf ik te betwijfelen dat door de afschaffing van de verkoop aan boord het aantal agressiegevallen zal afnemen, misschien zelfs het tegendeel. Dat is tenminste wat de NMBS in haar communicatie aan het personeel heeft laten weten.

De afgelopen jaren is de fraude op de trein sterk toegenomen. Dat gaat gepaard met een stijging van het aantal C170's en agressies. Daarom hebben we beslist om de verkoop af te schaffen. Datzelfde bericht wordt echter afgesloten met de boodschap dat bij controle zonder reëel vervoersbewijs onmiddellijk een C170 moet worden opgesteld en dat is wat er zal gebeuren. Er zullen dus meer C170's moeten worden opgesteld. Er kan discussie ontstaan, niet alleen volgens mij, maar ook volgens treinbegeleiders, bijvoorbeeld over welk tarief geldt en of een automaat al dan niet werkt. Het kan het probleem zelfs vergroten. Dat is wat veel treinbegeleiders denken.

Uiteraard moet zwartrijden worden aangepakt, daar ben ik het volledig mee eens. Ik denk aan toegangspoortjes, maar er zijn heel wat andere maatregelen die daarvoor kunnen worden genomen. Dit is misschien niet de juiste manier. De maatregel die nu is beslist, zal zonder twijfel opnieuw de dienstverlening aantasten, in dit geval voor kwetsbare mensen, mensen die niet mee zijn met de huidige digitale technologieën. Zij zullen daardoor getroffen worden en dat is onaanvaardbaar. De NMBS zou het tegenovergestelde moeten doen, namelijk reizen aangenamer, gemakkelijker en beter toegankelijk maken. Dat zou zorgen voor vertrouwen bij de treinreiziger en op termijn zelfs voor meer treinreizigers. Ik wacht af welk resultaat dit zal geven, maar ik ben alleszins geen voorstander van de maatregel die wordt genomen.

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

Ik sluit mij grotendeels aan bij het antwoord van de heer Troosters. Ik begrijp zeker de intentie, maar op deze manier zullen we de verkeerde mensen treffen. De zwartrijder koopt bewust geen ticket en zijn gedrag zal door deze maatregel niet veranderen. Hij zal sowieso nog proberen op de trein te springen, zoals u ook zelf hebt aangehaald.

Het zijn de pendelaars, de brave pendelaars, die hun abonnement een keer vergeten of geen ticket konden kopen omdat er geen automaat werkte, die de prijs zullen betalen en die 90 euro boete zullen moeten betalen. Ik spreek uit ondervinding, hoewel de maatregel pas van kracht wordt vanaf juli. Ik heb het dus zelf voorgehad. Ik had mijn abonnement niet bij me en heb nu een boete van 90 euro. Ik weet nog niet of ik die zal betalen, maar ik denk dat het wel zal moeten. Ik had mijn abonnement gewoon in mijn auto laten liggen.

Ik vraag mij af in hoeverre dit extra agressie zal opwekken. De brave reiziger, zoals ik op dat moment was, zal waarschijnlijk dat geld opnieuw ophoesten, terwijl de fraudeur buiten schot blijft. Dat is ook de realiteit op het terrein in en rond de grootsteden. We moeten een kat een kat durven te noemen. Bijvoorbeeld in Brussel, waar het zwartrijden het grootst is, zijn de controles vaak beperkt. Met betrekking tot veiligheid en fraude bestaan er andere hefboomen. Denk maar aan toegangspoortjes, zodat mensen niet zomaar op de trein kunnen springen, of aan *bodycams* voor de veiligheid van het personeel of Securail. Zo kunnen zij veilig hun werk doen. De focus moet meer daarop liggen. Leg de rekening zeker niet opnieuw bij de correcte reiziger. Dat is niet rechtvaardig en dat ondergraaft opnieuw het vertrouwen.

03.11 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik vond uw antwoord wel heel onderbouwd en vanuit de logica van de NMBS begrijp ik dat volledig. Er is echter ook de *customer experience*, de manier waarop de reiziger de dienstverlening ervaart. Het gevaar bestaat dat we mensen met goede intenties gaan straffen en hun een slecht gevoel geven over de NMBS. Mijn oordeel is dat, zolang de dienstverlening en de kwaliteit ervan niet op punt staan, dit geen goed voorstel is.

Ik geloof ook niet dat dit zal bijdragen tot het verminderen van mogelijke agressie ten aanzien van treinbegeleiders. Gedane zaken nemen echter geen keer. Ik begrijp dat dit beslist beleid is en dat u dat niet wenst terug te schroeven. Er zit dus niets anders op dan iedereen zeer goed te informeren. Ik hoop dat dat op alle mogelijke manieren kan gebeuren. Zelf ben ik echter geen voorstander van deze maatregelen. Ik had gehoopt dat u kritischer zou kijken naar een dergelijke invoering. Het is aan de NMBS om eerst en vooral haar dienstverlening op peil te brengen.

03.12 Oskar Seuntjens (Vooruit): Dank u wel.

In tegenstelling tot de andere fracties ben ik in eerste instantie niet zo kritisch. We moeten dit uiteraard goed opvolgen en nagaan of de resultaten naar behoren zijn. Zal er inderdaad minder fraude en minder agressie zijn?

Wat ik zelf vaak zie op treinen, is dat mensen doen alsof – het voorbeeld dat u gaf, was eigenlijk perfect – ze niet wisten dat ze vooraf een ticket moesten kopen. Vroeger kon dat nog aan boord, maar nu niet meer. Men zegt dan dat men dat niet wist. Dit kan misschien voor meer duidelijkheid zorgen. Men weet nu dat men niet op een trein stapt zonder ticket. Dat zou ook gewoon de regel moeten zijn.

Tegelijkertijd hoop ik dat er vanuit de NMBS instructies komen naar de treinbegeleiders om nog steeds op een menselijke manier, geval per geval, te handelen. Dat zien we vandaag trouwens ook vaak op treinen. Soms is er gewoon een verward persoon die het even niet meer goed weet. Dan is een treinconducteur er volgens mij ook om met die persoon te praten. Hij kan doorgaans snel aanvoelen of iemand spelletjes speelt dan wel echt hulp nodig heeft. Ik hoop dus dat de instructie wordt gegeven om vanuit een menselijk perspectief naar de regels te blijven kijken.

Tot slot, fraudebestrijding moet uiteraard worden aangepakt. Mevrouw De Knop stelde dat we eerst alles op punt moeten stellen alvorens andere maatregelen te nemen. Als men echter vaststelt dat men miljoenen euro's verliest doordat mensen zwartrijden, dan wordt het ook moeilijker om de dienstverlening op orde te brengen. Die twee gaan dus hand in hand. We moeten goed evalueren of deze maatregel effectief leidt tot minder fraude en minder agressie ten aanzien van treinbegeleiders.

03.13 Serge Hilgsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et les différentes informations que vous avez apportées.

Comme vous, je serai un observateur qui apportera de l'extérieur les critiques ou l'aspect positif de ces nouvelles mesures qui seront prises, en espérant qu'elles seront porteuses tant pour la SNCB que pour tous les utilisateurs que nous sommes.

03.14 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vous devriez être focus sur l'utilisateur, sur le "client", pour reprendre un terme plus libéral ou libéralisé, et vous nous dites que le 1,5 % ne compte pas finalement. À aucun moment dans les dix minutes quasiment de réponse qui ont été les vôtres – ce qui explique peut-être le retard de ce matin – vous n'avez évoqué l'utilisateur qui est en difficulté et fragilisé et ne sait pas, pour une raison ou pour une autre, se procurer légitimement et honnêtement le billet en question. À aucun moment! Et, quand on essaie de réconcilier le 1,5 % et les fraudeurs, très

sincèrement, on n'y arrive pas. Il n'y a pas de réconciliation possible entre les chiffres. Or c'est finalement le seul vrai argument, si on peut dire, utilisé par la SNCB. J'ai donc du mal à comprendre.

Initialement, lors de la question, les collègues disaient à peu près tous la même chose, à savoir supprimer ce dispositif ou plutôt essayer de convaincre de supprimer ce dispositif, même si le propos a légèrement évolué ensuite. Manifestement, vous auriez pu répondre en trois lettres: non. Vous nous dites qu'on ne sait pas le supprimer parce que le commissaire de gouvernement n'a rien à dire. Il est juste là pour vérifier la légalité des décisions et ne peut donc rien dire. Le conseil d'administration peut décider pour CAF, la direction peut décider pour la fin de la tarification à bord, le gouvernement peut décider pour les économies substantielles et importantes mais, vous, monsieur le ministre, vous ne pouvez rien décider.

Monsieur le ministre, vous nous faites systématiquement de très beaux discours auxquels on peut souscrire mais, dans les actes, de manière quasiment systématique, vous nous dites: "Je suis impuissanté". Puisqu'on vient de parler de l'Ombudsrail et du bilan, nous verrons l'année prochaine si vous serez encore recalé car, sur cette base-là, les amendes vont encore pleuvoir.

Enfin, monsieur le ministre, je suis navré d'avoir entendu votre réponse négative en dix minutes. Ce fut long!

03.15 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat we niet kunnen toelaten dat mensen gratis met de trein proberen te reizen en zo proberen te frauderen. Die mensen kiezen er echter bewust voor om geen ticket te kopen en ik zie niet goed in waarom zij door een boete van 90 euro hun gedrag zouden veranderen. Ik betwijfel dat dat zwartrijden zal tegengaan. Ik zie niet in waarom dat zwartrijden zou tegengaan, als er niet meer controles zijn.

Ik betwijfel ook heel sterk dat het geweld zal tegengaan. Als men 9 euro extra moet betalen of 90 euro extra, denk ik dat men in de meeste gevallen van het betalen van 90 euro extra niet gelukkiger wordt dan van het betalen van 9 euro extra. Ik geloof eigenlijk niet dat dat het geweld zal verminderen.

Ik ben wel tevreden dat u hebt gezegd dat de nodige soepelheid aan de dag moet worden gelegd en dat de conducteurs daartoe worden aangespoord. Dat vind ik zeer belangrijk, bijvoorbeeld bij niet-werkende automaten of bij vergeten abonnementen. Als ik echter vaststel dat een van onze collega's nog voordat de maatregel in werking is getreden, al die boete van 90 euro heeft gekregen, dan vraag ik me wel af waar die soepelheid ons zal brengen. Niet ver, denk ik. Het zal veel te veel *à la tête du client* zijn.

De trein moet mensen echt makkelijker van punt A naar punt B brengen. Vandaag wordt dat echter steeds moeilijker. Ik geef een klein voorbeeld. Mijn dochter is vandaag met twee vriendinnen naar zee getrokken. Ze zijn 16 en 17 jaar. Ik heb hen gisteren met handen en voeten moeten uitleggen hoe ze het goedkoopste ticket met een Train+-kaart moesten kopen. Ze is er niet in geslaagd haar vriendin ervan te overtuigen hoe dat moet. Daardoor betaalt zij gewoon 14 euro extra in vergelijking met wat de prijs zou zijn met de Train+-kaart.

Dat toont aan dat er vandaag iets ontbreekt. Een persoonlijke aanpak is soms nodig om alleen al het goedkoopste ticket te kunnen aankopen. Dan is het niet nodig dat er nog met boetes van 90 euro wordt gezwaaid, zeker niet als het vandaag soms al te complex of zelfs onmogelijk is om een ticket te kopen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le respect des normes acoustiques et les infractions liées aux vols de nuit en 2025" (56013758C)

04 Vraag van Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De naleving van de geluidsnormen en overtredingen inzake nachtvluchten in 2025" (56013758C)

04.01 Florence Reuter (MR): Monsieur le ministre, ma question date quelque peu. Elle concerne le rapport 2025 du médiateur fédéral, qui a été licencié depuis. Toujours est-il que les chiffres contenus

dans ce rapport restent d'actualité. Celui-ci faisait en effet état, pour l'aéroport national, de plus de 6 000 infractions liées aux activités aériennes, dont 1 317 infractions à la législation fédérale et 4 758 violations des normes de bruit applicables en Région bruxelloise, au cours des dix premiers mois de l'année.

Il relève notamment des vols de nuit effectués par des aéronefs interdits, des dépassements des quotas de bruit, ainsi que plus de 1 000 vols nocturnes opérés sans créneau horaire attribué. Le médiateur rappelait en outre qu'une ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 26 février 2025 imposait des limites strictes afin d'éviter toute augmentation des infractions nocturnes par rapport à la situation de 2017.

Quelle est votre analyse des infractions constatées en 2025, ainsi que des constats formulés par le médiateur fédéral?

De quelle manière les services fédéraux veillent-ils au respect des quotas de bruit, pour les vols de nuit, et de l'attribution des créneaux horaires?

Des mesures complémentaires sont-elles envisagées afin de garantir le plein respect des décisions judiciaires et des normes acoustiques applicables?

Enfin, comment s'organise la coordination entre l'État fédéral, le coordinateur des créneaux et l'exploitant de l'aéroport afin d'éviter la répétition de telles infractions qui peuvent, s'il y a des astreintes, coûter très cher à l'État?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, chère collègue.

En ce qui concerne l'analyse des infractions et les chiffres, je me permets de vous renvoyer au débat d'actualité qu'on a eu tout au début de cette commission. Je vous répondrai sur les dossiers qui, à mon avis, vous intéressent le plus, à savoir les dossiers environnementaux.

Concernant les dossiers environnementaux, l'Inspection surveille d'abord le respect des règlements sur les quotas de bruit, tels que définis dans le décret ministériel du 3 mai 2004 sur la gestion de la pollution sonore à l'aéroport de Bruxelles.

Tout dépassement des quotas de bruit applicables sera signalé par l'exploitant aéroportuaire à la Direction générale du transport aérien (DGTA). Ces rapports sont examinés individuellement par la DGTA. En l'absence de déplacement exempté ou de circonstances exceptionnelles, l'incident est signalé. S'agissant des chiffres, il convient de souligner que le nombre de cas est, comme le dit le rapport, extrêmement limité. En 2024, 16 mouvements de vol ont été enquêtés, dont 9 cas ont été jugés en infraction. En 2025, 7 mouvements de vol ont été enquêtés, dont 3 étaient en infraction. En 2024 et 2025, un total de 199 721 et 204 040 mouvements de vol ont été effectués respectivement à l'aéroport de Bruxelles.

En raison des craintes de personnes et de la complexité administrative des procédures, la priorité est donnée à l'action dans les cas les plus graves, en particulier en cas de dépassement avec une valeur en QC supérieure à 20. Dans les cas qui causent le plus de nuisances bruyantes, une procédure administrative d'amende a été engagée et des amendes importantes ont été imposées par la DGTA.

Deuxièmement, l'inspection surveille le respect des règles de créneaux, en particulier celles concernant les créneaux de nuit. Cela inclut la disposition selon laquelle tout opérateur effectuant un décollage ou un atterrissage à l'aéroport coordonné de Bruxelles entre 23h et 5h59 sans avoir un créneau horaire de nuit valide commet une infraction.

Le coordinateur désigné pour les créneaux horaires a récemment alloué un maximum de 16 000 créneaux de nuit par année civile, dont un maximum de 5 000 pour les vols de nuit au départ. Dans le but d'un changement durable de comportement de la part des compagnies aériennes et d'un ajustement structurel des pratiques opérationnelles historiques, la DGTA met en œuvre depuis 2023 une stratégie fondée sur le dialogue avec les compagnies aériennes et la sanction des infractions en ascension.

Pour l'année 2023, 1 267 mouvements nocturnes sans créneau horaire valide ont été identifiés, dont

496 ascensions. Un PV a été rédigé pour 63 vols.

Pour l'année 2024, il y a eu 1 010 mouvements nocturnes sans créneau horaire valide, dont 419 ascensions. Au total, 78 fichiers de PV ont été créés.

En novembre 2023, des procédures de pénalité administrative ont été engagées contre les cinq compagnies aériennes qui représentaient le plus grand nombre d'écarts à ce moment-là. Ces amendes ont été effectivement imposées en avril 2024. Cependant, la gestion de ces affaires impliquait une charge administrative et juridique considérable, en partie parce que toutes les entreprises concernées utilisent les recours juridiques disponibles.

Néanmoins, la supervision accrue, le dialogue entamé et les mesures prises de manière autonome par le Belgium Slot Coordination ont contribué à une diminution du nombre d'infractions. Bien qu'une diminution significative puisse être observée en 2023 et 2024, cette baisse n'a pas pu se poursuivre en 2025. Cependant, ces chiffres doivent être placés dans leur contexte opérationnel, en particulier en fonction du nombre total de vols de nuit effectués et du volume global de trafic à l'aéroport, ainsi que du fait que toute pollution sonore causée par l'atterrissage d'un avion est bien moindre que par un avion au décollage.

D'une part, la réglementation en la matière peut être mise à jour et rendue plus efficace. L'accord de coalition comporte, comme vous le savez, une initiative visant à travailler sur une nouvelle *vliegwet* qui fournira l'opportunité d'améliorer ce cadre réglementaire. D'autre part, je travaille avec le SPF en vue d'améliorer également les processus internes et de renforcer la capacité des services. Cette double action devrait permettre à terme au SPF d'améliorer sensiblement le respect de la réglementation en vigueur.

04.03 Florence Reuter (MR): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses très détaillées.

J'aimerais néanmoins revenir sur votre première intervention concernant le débat d'actualité qui a eu lieu non pas aujourd'hui, mais chez vous il y a déjà un petit temps. Je ne comprends pas que ma question n'ait pas été jointe et inscrite à l'ordre du jour, et j'en suis quelque peu perturbée.

Je m'excuse car je sais que vous n'y pouvez rien, mais je ne comprends pas pourquoi ma question ne fait pas partie du débat s'il y a eu un débat.

Le **président**: Aujourd'hui, il n'y avait pas de débat.

04.04 Florence Reuter (MR): OK. Vous avez été très attentif au débat sur le rail. Ça c'est sûr.

Concernant le rapport du médiateur fédéral sur l'aéroport de Bruxelles, les chiffres restent interpellants, et vous me dites que les diminutions n'ont pas pu être observées en 2025. Je sais qu'un travail est effectué pour essayer de diminuer les nuisances de manière générale. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous concernant les nuisances qui seraient moindres à l'atterrissage qu'au décollage. Pour les vivre au quotidien, je vous assure que les nuisances liées à l'atterrissage existent bel et bien. Une solution équilibrée doit être trouvée. Si les compagnies aériennes respectent les règles et qu'on supprime les infractions, cela nous fera déjà avancer. Pour le reste, j'y reviendrai un peu plus tard, si nous arrivons à poser toutes les questions à l'ordre du jour.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van Els Van Hoof aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De roltrappen in het station van Leuven" (56013941C)

05 Question de Els Van Hoof à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les escaliers roulants de la gare de Louvain" (56013941C)

05.01 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, via VRT NWS vernamen we in februari het goede nieuws dat de roltrappen in de grote onderdoorgang van het station van Leuven, een van de grootste stations van België, in 2027 zullen worden vervangen. De roltrappen zouden het einde van de levensduur naderen. Ik kaart de gebreken aan die roltrappen al lang aan en hopelijk kan met deze

werkzaamheden definitief een einde worden gemaakt aan de hinder. Er zijn soft- en hardwareproblemen vastgesteld met de huidige roltrappen, die ervoor zorgden dat de roltrappen aan de belangrijke sporen 1 en A richting de fietsenstalling aan de kant van Kessel-Lo regelmatig stillagen.

Ik heb enkele concrete vragen. Wanneer zullen de werkzaamheden afgerond zijn? Vergt de vervanging van de roltrappen veel tijd? Wat wordt er gedaan om de toegankelijkheid van de perrons ook te garanderen voor reizigers met een verminderde mobiliteit? Welke concrete soft- en hardwareproblemen zorgden voor het stilvallen van de roltrappen?

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Van Hoof, de volledige reeks roltrappen in de grote onderdoorgang van het station van Leuven zal worden vervangen. De voorbereiding van deze werkzaamheden, waaronder het ontwerp, de aanbesteding en de technische compatibiliteitsstudies, zijn momenteel in uitvoering. De uitvoering van de werken is gepland in de loop van 2027 en de exacte startdatum zal worden vastgesteld na afronding van de aanbesteding.

Per roltrap wordt een doorlooptijd van enkele weken verwacht, waardoor de vervanging van de volledige reeks zich over meerdere maanden zal spreiden. Het voornemen is dat de werken tegen het einde van 2027 afgerond zouden zijn, behoudens eventuele vertraging door levertermijnen en onverwachte technische issues. Tijdens de vervangingswerken blijft de toegankelijkheid gegarandeerd voor reizigers met een verminderde mobiliteit. Alle liften blijven in dienst en worden preventief extra gecontroleerd om uitval te voorkomen. De roltrappen worden gefaseerd buiten dienst gesteld, zodat er steeds alternatieven beschikbaar blijven.

Daarnaast wordt er op het terrein voldoende signalisatie en begeleiding voorzien om reizigers tijdig te informeren.

Het station blijft te allen tijde voldoen aan de geldende normen inzake toegankelijkheid. Indien nodig kan tijdelijke ondersteuning worden aangeboden aan reizigers die assistentie vragen.

De bestaande roltrappen werden afgelopen maand regelmatig geconfronteerd met storingen door specifieke soft- en hardwareproblemen. Zo trad er bij de roltrap aan perron 1 een probleem op met het detectiesysteem voor de motorsnelheid, veroorzaakt door kortsluitingen in de meetkring en een defect aan de loopdetectie. Voor beide problemen zijn technische oplossingen opgestart. Onderdelen werden besteld en leveringen worden opgevolgd door de leveranciers. Schindler onderzoekt de herhaalde storingen en voerde reparaties uit, terwijl Thyssenkrupp Elevator betrokken is bij de modernisering van componenten waarvoor geen vervangstukken meer beschikbaar zijn. De technische dienst van Schindler zet alle stappen om de leveringen en interventies te bespoedigen.

Met de geplande vervanging van de roltrappen in 2027 zal het huidige probleem structureel worden aangepakt. In afwachting daarvan worden de noodzakelijke interventies uitgevoerd om de bestaande installatie veilig en operationeel te houden, zodat het station toegankelijk blijft voor alle reizigers.

05.03 **Els Van Hoof** (cd&v): Dank u, mijnheer de minister, voor de concrete en effectieve opvolging. We kijken ernaar uit dat het euvel van de regelmatig defecte roltrappen in Leuven zal worden verholpen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les incivilités à bord des trains" (56014002C)**

06 **Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Asociaal gedrag in de trein" (56014002C)**

06.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, j'ai récemment été interpellé par une usagère du train qui l'emprunte quotidiennement pour se rendre au travail. Elle m'a fait part d'une problématique liée aux incivilités, ou plutôt aux désagréments causés par certains voyageurs qui montent à bord avec des trottinettes ou des vélos pliables et souhaitent garder ce matériel à proximité immédiate afin d'éviter le vol ou le vandalisme.

Ces engins sont alors placés sur un siège ou dans un espace destiné aux voyageurs, ce qui entraîne

inévitablement un manque de places assises pour les autres usagers, dès lors que ces équipements occupent un espace non négligeable. Cette situation n'est pas rare, en particulier aux heures de pointe, ce qui pose un problème évident dans des trains déjà fortement fréquentés. Des places se retrouvent ainsi indisponibles, occupées par des trottinettes. Je suis conscient qu'il est parfois difficile pour les accompagnateurs d'intervenir, compte tenu de certaines réactions d'agressivité, des tensions à bord et des plaintes. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un problème réel.

Certes, un supplément est requis pour voyager avec une trottinette ou un vélo, et des compartiments spécifiques existent à cet effet. Toutefois, ceux-ci sont soit rapidement saturés, soit, à l'inverse, insuffisamment utilisés. Il n'est dès lors pas acceptable que des voyageurs restent debout alors que des places sont occupées par des engins. Je souhaite donc vous interpeller sur la nécessité de trouver un dispositif ou, à tout le moins, une manière de faire permettant d'éviter que ces places ne soient indûment occupées, en particulier aux heures de forte affluence. Je ne prétends pas disposer de la solution miracle, mais je vous interroge sur les pistes que vous envisagez en la matière.

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, avec votre question sur la courtoisie et les règles de savoir-vivre à bord des trains, vous touchez à un point d'attention essentiel pour la SNCB. Chacun a effectivement le droit de voyager en toute sécurité et dans le confort, et dans ce cadre, la courtoisie est essentielle. Ainsi, selon la loi du 27 avril 2018 relative aux sanctions administratives et à la sécurité ferroviaire, il est interdit de voyager à bord des véhicules ferroviaires avec des objets dont la présence ou l'utilisation peut gêner les autres voyageurs ou le personnel.

En ce qui concerne les vélos – je parle bien des vélos non pliables –, un tarif d'un montant de 3 euros en heures creuses et de 5 euros en heures pleines s'applique. Des voitures dédiées sont également mises à disposition. Le transport de vélos pliants et de trottinettes, quant à lui, relève du règlement sur les bagages accompagnés et est donc clairement encadré. La SNCB examine actuellement comment adapter ce règlement afin de mieux garantir le confort de ses voyageurs face aux comportements antisociaux. Les accompagnateurs de train peuvent constater tel comportement, comme le stationnement gênant d'une trottinette, et des amendes peuvent être infligées.

Néanmoins, avant de passer à la répression, la sensibilisation me semble capitale. La SNCB est consciente que des comportements perturbateurs tels que l'occupation des sièges par des effets personnels, les conversations bruyantes, les déchets abandonnés ou le non-respect du calme peuvent avoir des répercussions sur l'expérience des clients. Les principales sources d'irritation sont notamment les appels téléphoniques bruyants, les bagages sur les sièges, la musique trop forte et une forme d'impolitesse. Ces comportements sont vraiment regrettables, mais reconnaissons qu'ils sont assez courants.

Pour faire face à cette problématique, la SNCB mène des campagnes structurelles sur la courtoisie. Différents thèmes liés à la courtoisie sont abordés, tels que la politesse, le dépôt correct des déchets, la libération des places assises et la limitation des nuisances sonores.

En ce qui concerne le point spécifique des voyageurs qui transportent des trottinettes ou des vélos pliants et les placent sur les sièges, la SNCB prévoit des compartiments pour les vélos et les trottinettes. Le personnel de train est invité à sensibiliser les voyageurs afin qu'ils ne placent pas leur matériel sur les sièges et respectent ainsi le confort de tous. Nous sommes toutefois conscients que faire respecter ces règles dans des trains bondés n'est pas toujours facile.

Enfin, je tiens à souligner que la courtoisie et le respect sont la clé d'un voyage agréable pour chacun. La SNCB continue à investir dans la sensibilisation, la communication claire et le soutien à son personnel afin de garantir une expérience positive à tous ses clients. En fin de compte la meilleure réponse à votre question est peut-être de dire "Ne faites pas à autrui ce que vous ne voulez pas qu'on vous fasse à vous-même". Le tout est de faire prendre conscience aux personnes concernées de ces désagréments qui, j'en conviens, perturbent vraiment certains trajets.

06.03 Dimitri Legasse (PS): Merci, monsieur le ministre.

Concernant la courtoisie, je crains que cela ne suffise pas, mais je comprends très bien votre propos.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitvoering v.d. resolutie over de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie op de trein" (56015127C)

07 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'exécution de la résolution sur les intimidations et les agressions sexuelles dans les trains" (56015127C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, tijdens de vorige legislatuur hebben we resolutie 55K2508 over de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie op de trein goedgekeurd. Daarin stonden maar liefst 32 bepalingen. Enkele daarvan vind ik bijzonder belangrijk, zoals het opstellen van een interfederaal actieplan tegen seksuele intimidatie, het wegwerken van het personeelstekort bij Securail en het stil alarm.

Mijnheer de minister, ik krijg graag een stand van zaken wat de uitvoering van die resolutie betreft. Bent u van oordeel dat de veiligheid in stations en treinen momenteel voor alle treinreizigers en het spoorpersoneel gegarandeerd is? Heeft die resolutie volgens u haar doel bereikt?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke: Voor mij is dit geen louter beleidsdossier, maar een fundamentele prioriteit die ik persoonlijk van zeer nabij opvolg. De strijd tegen seksuele intimidatie en agressie op het spoor is essentieel, zowel voor de veiligheid van de reizigers als die van het personeel. Ik hecht er dan ook veel belang aan om de uitvoering van de resolutie van 17 november 2022 nauwgezet te monitoren.

Wat de stand van zaken betreft, kan ik u meedelen dat er duidelijke vooruitgang is geboekt. In uitvoering van de resolutie heeft de NMBS een brede waaier aan maatregelen genomen. Zo werd de zichtbare aanwezigheid van het veiligheidspersoneel versterkt, onder meer via bijkomende aanwervingen bij Securail, wat tot meer patrouilles en controles in treinen en stations heeft geleid.

Daarnaast heeft de NMBS ingezet op meer opleiding van haar personeel, in het bijzonder om adequaat om te gaan met situaties van seksuele intimidatie en agressie. Tegelijkertijd werden technologische oplossingen verder uitgerold, zoals een verbeterde toegang tot camerabeelden voor de politiediensten en bijkomende hulpmiddelen voor reizigers, waaronder alarmmogelijkheden en communicatiemiddelen. Er werd ook ingezet op sensibilisering, niet alleen via campagnes zoals Respect, maar ook met bijzondere aandacht voor de rol van de omstaanders, zodat zij bij incidenten gepast kunnen reageren.

Het is evenwel belangrijk om een onderscheid te maken. Deze operationele maatregelen behoren tot de verantwoordelijkheid van de NMBS als operator. Mijn rol als minister bestaat erin het kader te bepalen, prioriteiten vast te leggen en erop toe te zien dat ze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. In dat verband heb ik er herhaaldelijk op aangedrongen dat de NMBS de strijd tegen seksuele intimidatie en agressie als een kernprioriteit blijft behandelen.

Daarnaast wordt ook aan een interfederale aanpak gewerkt. De voorbereiding van een interfederaal actieplan is opgestart, met betrokkenheid van de verschillende bevoegde actoren.

In dat kader wordt ook de samenwerking tussen de openbaarvervoermaatschappijen NMBS, MIVB, TEC en De Lijn versterkt met het oog op een uniformere en coherenter aanpak. Ik blijf dit proces actief ondersteunen, aangezien een gecoördineerde samenwerking met alle partners, inclusief politie en justitie, cruciaal is om daders effectief aan te pakken.

Wat uw tweede vraag betreft, veiligheid is en blijft een permanent aandachtspunt. Hoewel uit cijfers blijkt dat een grote meerderheid van de reizigers zich veilig voelt in de treinen en stations, betekent dat niet dat we op onze lauweren kunnen rusten. Integendeel, elk incident is er een te veel. Heeft de resolutie haar doel bereikt? Ze heeft zonder twijfel een belangrijke impuls gegeven en concrete verbeteringen mogelijk gemaakt, maar het werk is niet af. Voor mij is het duidelijk dat deze resolutie geen eindpunt is, maar een vertrekpunt voor blijvende en versterkte inspanningen.

Ik zal deze problematiek dan ook persoonlijk en van dichtbij blijven opvolgen en erop toezien dat zowel de NMBS als alle betrokken partners hun verantwoordelijkheid blijven opnemen, zodat het spoor voor

iedereen een veilige omgeving wordt en blijft.

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een aantal zaken opgesomd, maar ik blijf toch wat op mijn honger, zeker wat betreft het interfederale actieplan. Dat is immers essentieel om stappen vooruit te kunnen zetten.

Er moeten nog meer zaken gebeuren. De criminaliteitscijfers geven ook aan dat het probleem niet opgelost is. Ik hoor u zeggen dat het werk niet af is en dat u niet op uw lauweren zult rusten. Wat dat laatste betreft, kan ik u geruststellen. Wij zullen ervoor zorgen dat u niet op uw lauweren zult kunnen rusten, want wij zullen u regelmatig blijven bevragen en aandringen op het verbeteren van de veiligheid. Dat is onze rol en we zullen die zeker vervullen, want de cijfers zijn niet goed en er is nog heel veel werk aan de winkel.

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

08 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Extra NMBS-treinen voor de vakbondsbetoging van 12 maart" (56014086C)

08 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Des trains SNCB supplémentaires pour la manifestation syndicale du 12 mars" (56014086C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, zopas pleitte de heer Aerts ervoor dat de NMBS inspeelt op de noden die leven, bijvoorbeeld door tijdens de werkzaamheden op de E313 extra treinen en capaciteit in te zetten. Dat gebeurt helaas niet. Opmerkelijk is wel dat we na een spoorstaking van drie dagen, vanaf 19 maart, in de media moesten vernemen dat de NMBS op de ochtend na de staking plots 12 extra treinen kon inleggen richting Brussel-Noord in het kader van de vakbondsbetoging.

Tijdens de stakingsdagen werd opnieuw een aangepaste dienstregeling aangekondigd waarbij reizigers zich moesten behelpen met een beperkt aanbod. Voor veel pendelaars is het een dagelijkse realiteit dat ze te maken hebben met vertragingen, afgeschafte treinen, onzekerheid en een dienstregeling die onder druk staat. Het is dan ook bijzonder moeilijk uit te leggen dat die capaciteit wel kan worden vrijgemaakt om betogers naar Brussel te brengen. Dat staat in schril contrast met wat de gewone reiziger dagelijks ervaart.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op het inleggen van extra treinen, één dag na de spoorstaking, omwille van een vakbondsbetoging? Acht u dat verdedigbaar ten aanzien van de vele pendelaars die tijdens de stakingsdagen geconfronteerd worden met een gebrekkige dienstverlening?

Wie heeft precies beslist om die extra treinen in te leggen? Is dat de NMBS? Is dat gebeurd in overleg met de vakbondsorganisaties? Of is dat ook afgestemd met u als bevoegde minister? Op basis van welke criteria wordt beslist dat voor dergelijke verplaatsingen wel extra capaciteit beschikbaar is?

Kunt u uitsluiten dat de organisatie van vakbondsacties op enige manier een voorkeursbehandeling krijgt binnen de spoorplanning?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, achtbare collega, de NMBS doet precies wat ze moet doen. U haalt wellicht onbewust twee totaal verschillende zaken door elkaar.

De NMBS organiseert tijdens stakingsdagen op het spoor een alternatieve treindienst, precies conform de wet. Tijdens de voorbije stakingsdagen op het spoor was het voor iedereen duidelijk dat 7 op de 10 IC-treinen, tot 3 op de 5 S- en L-treinen en een deel van de P-treinen zouden rijden. Alle gedetailleerde informatie daarover was beschikbaar op de website.

Ik kan samen met u alleen maar vaststellen dat de vakbonden bij het spoor niet staken op de dag van de manifestatie. De NMBS kan op dat ogenblik dus de volledige werking uitrollen, conform haar contractuele verplichtingen en maatschappelijke rol. Wanneer er bij grote manifestaties of evenementen een uitzonderlijke toestroom aan reizigers wordt verwacht, past de NMBS haar aanbod aan door extra treinen in te leggen. Duurzaamheid vormt immers een essentiële pijler van de strategie

van de NMBS en de trein blijft een van de milieuvriendelijkste en duurzaamste vervoerswijzen. Ik verwijs hiervoor naar artikel 5 van het contract van openbare dienst.

De criteria voor de inzet van extra capaciteit zijn duidelijk omschreven, namelijk het aantal verwachte reizigers, de impact op het reguliere aanbod, de operationele haalbaarheid en de prioriteit voor veiligheid en comfort. De NMBS doet bijvoorbeeld hetzelfde op dagen met mooi weer, met een extra aanbod naar de kust. De NMBS communiceert transparant over die aanpassingen en laat daarover geen misverstanden bestaan.

De NMBS levert die inspanning in de eerste plaats voor de reguliere reizigers. Bij een grote manifestatie zullen heel veel mensen de trein nemen. Zonder bijkomende capaciteit zouden vaste reizigers geconfronteerd worden met overvolle treinen. Ik ga ervan uit dat u samen met mij de wens deelt dat de NMBS alle reizigers op een veilige en comfortabele manier kan vervoeren.

08.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik weet niet goed waar ik bepaalde zaken door elkaar haal, maar dat zal aan mij liggen. Misschien werd mijn vraag verkeerd geïnterpreteerd en werd er vervolgens naast mijn vraag geantwoord, dat kan ook.

Naar mijn gevoel – en bij uitbreiding naar het gevoel van de vele reizigers die al te vaak in de kou staan door vakbondsstakingen – faciliteert de NMBS de vakbondsstakingen op die manier. Ik begrijp dat totaal niet. Ik vind dat zelfs hallucinant. Een dag na een spoorstaking van drie dagen, waarbij duizenden reizigers in de kou blijven staan, blijkt er plots wel capaciteit te zijn om extra treinen in te leggen. Die extra capaciteit zou tijdens het dagelijkse gebruik moeten worden ingezet, wanneer ook dan al te vaak mensen in de kou staan. Ik weet dus niet goed waar ik twee zaken door elkaar haal. Die situatie kan men niet uitleggen aan de pendelaar, die zijn trein voortdurend ziet verdwijnen, te laat op het werk aankomt, noodgedwongen de auto moet nemen, ondanks het effect op het klimaat. Dat valt niet uit te leggen. Dat zijn twee maten en twee gewichten.

Wat de reiziger elke dag ervaart, is wat telt. Vandaag is het zo dat voor zulke acties blijkbaar wel extra capaciteit kan worden ingezet, maar dat de gewone dienstverlening helaas te wensen overlaat. Ik hoop dat u erkent dat het vertrouwen van de reiziger opnieuw wordt ondergraven en dat er effectief wordt ingegrepen. Dat soort situaties kan de NMBS zich eigenlijk niet permitteren.

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

09 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De reservetrein in Noorderkempem" (56014087C)

09 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train de réserve à la gare de Noorderkempem" (56014087C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag over de reservetrein van de Noorderkempem is al iets positiever. Tijdens uw bezoek aan het station Noorderkempem op 4 maart maakte u bekend dat de NMBS sinds 4 februari een reservetrein met bestuurder en treinbegeleider stand-by houdt in Schijnpoot, om uitgevallen treinen snel te kunnen vervangen. Echter, amper een dag na uw bezoek bleek al hoe kwetsbaar die oplossing is, ook al weten we dat het om een tussenoplossing gaat. Een trein met een technisch defect in de Noorderkempem blokkeerde de doorgang, waardoor er vanuit Antwerpen geen andere trein meer kon doorrijden en dus ook de reservetrein niet kon worden ingezet. De reizigers bleven daardoor opnieuw zonder trein en zonder informatie achter.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u vandaag de dienstverlening van die reservetrein? Kunt u ondertussen al zeggen hoe vaak die reservetrein sinds 4 februari werd ingezet?

We vernamen dat de reservetrein amper één dag na uw bezoek niet kon worden ingezet. Hoe vaak is het sinds 4 februari al gebeurd dat hij niet is kunnen uitrijden? In hoeveel gevallen stond de reservetrein stand-by, maar kon hij niet uitrijden? Wat waren de concrete redenen waarom de trein niet kon uitrijden?

Hoe evalueert u de communicatie aan de reizigers in de gevallen waarin de reservetrein niet kon worden ingezet? Welke maatregelen zult u nemen om die communicatie alsnog te verbeteren?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Cuylaerts, het is inderdaad wat ironisch dat net de dag na ons bezoek aan Noorderkempem de reservetrein uitviel. Uit de cijfers blijkt echter dat over het algemeen de inzet van de reservetrein op stand-by sinds 4 februari 2026 een significant positieve impact heeft.

In de periode van 4 februari 2026 tot en met 8 maart 2026 werden in totaal 121 afschaffingen geregistreerd, waarvan er 75 konden worden opgevangen dankzij de reservetrein. Dat betekent dat die trein in twee derde van de gevallen een oplossing biedt. Concreet werd de reservetrein op stand-by 75 keer effectief ingezet, wat overeenkomt met gemiddeld 2,4 inzetten per dag. Van die inzetten hadden er 49 betrekking op de vervanging van IC35, dus de EuroCity, en 26 op trein 635. Daaruit blijkt dat de reservetrein een duidelijke meerwaarde biedt met een geschatte winst waarbij 60 à 70 % van de afschaffingen kan worden opgevangen. Hoewel het geen perfecte oplossing is, betekent die trein wel een belangrijke verbetering die reizigers in probleemsituaties een waardevol alternatief biedt.

Tegelijkertijd waren er ook situaties waarin de inzet van de reservetrein niet mogelijk bleek. In dezelfde periode konden 51 afschaffingen niet worden opgelost met de stand-bytrein. De belangrijkste reden is dat de inzet ervan niet mogelijk is wanneer lijn 4 geblokkeerd is door incidenten zoals infrastructuurproblemen of een andere trein die de lijn verspert. Tijdens de eerste dagen waren er ook enkele opstartproblemen, die inmiddels zijn weggewerkt.

De belangrijkste conclusie is dat de inzet van de reservetrein het aantal afschaffingen op het net gemiddeld heeft verminderd. Incidenten zullen echter altijd blijven voorkomen, waardoor het soms niet mogelijk is een trein gedurende een bepaalde periode te laten rijden.

De NMBS doet er alles aan om reizigers zo snel en correct mogelijk te informeren via haar verschillende kanalen, zijnde de website, de reisplannerapp, schermen en aankondigingen in de stations.

Voor de reservetrein in Noorderkempem is een uitgebreide communicatieprocedure uitgeschreven om reizigers te allen tijde op de hoogte te houden. In geval van een onverwachte storing die het rijden van de reservetrein verhindert, is het de bedoeling om de genoemde communicatiekanalen in te zetten om reizigers daarvan op de hoogte te brengen. Ik heb er begrip voor dat de communicatie in dit geval door de reizigers als onvoldoende werd ervaren, omdat er op het moment van de annulering nog geen duidelijkheid was over de oplossing en de situatie van minuut tot minuut kon evolueren.

In de voorbije maanden heeft de NMBS verschillende maatregelen genomen om de communicatie naar reizigers bij verstoringen 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.

De **voorzitter**: Mevrouw Cuylaerts, een reservetrein die het na de aanwezigheid van de minister plots niet meer doet? Ik ben benieuwd naar uw repliek.

09.03 **Dorien Cuylaerts (N-VA)**: Mijnheer de voorzitter, ik dacht wel dat u dat grappig zou vinden, nadat ik zo lang op die nagel heb geklopt.

Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik wil eerst benadrukken dat ik het zeer waardeer dat u ter plaatse bent geweest en dat u het probleem in de Noorderkempem erkent. Het was inderdaad een spijtig toeval dat de reservetrein de dag nadien niet kon uitrijden.

Het gaat om een concrete en tijdelijke oplossing die zowel door mezelf als door de regio sterk wordt gewaardeerd. De cijfers liegen ook niet. Dat moeten we erkennen. Het is een meerwaarde, waarvoor dank.

Tegelijk kunnen technische defecten altijd voorkomen. Het was gewoon heel jammer dat we de dag na uw bezoek de mensen niet konden helpen. Dat toont aan dat het systeem niet waterdicht is en dat er nog steeds nood is aan een definitieve oplossing. Wanneer er een defecte trein is, blokkeert het systeem in de Noorderkempem en blijven reizigers zonder alternatief achter.

U hebt tijdens uw bezoek ook aangekondigd dat u in september zult terugkomen om de situatie te evalueren. Ik hoop dat we de periode tot dan ten volle benutten om te bekijken welke aanpak nodig is om het systeem verder te versterken. We weten dat het om een tijdelijke oplossing gaat, maar we verwachten een structurele oplossing voor een structureel probleem. De verwachting bij de reiziger is duidelijk. Ik kijk alvast uit naar uw vervolgbezoek in september.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[10] Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het beleid van Infrabel inzake leegstaande gebouwen" (56014088C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Infrabel en het leegstandbeleid" (56015122C)

[10] Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La politique d'Infrabel en matière de bâtiments inoccupés" (56014088C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Infrabel et la politique des bâtiments inoccupés" (56015122C)

[10.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister, uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat Infrabel eind 2025 41 leegstaande panden in beheer had. Het gaat om een zeer divers patrimonium, verspreid over het land, met onder meer dienstgebouwen, technische gebouwen, stationsgebouwen en woningen.

Tegelijk blijkt uit uw antwoord dat Infrabel voor quasi al die panden in de richting van sloop kijkt, hetzij omwille van geplande infrastructuurprojecten, hetzij omdat ze geen operationeel nut meer zouden hebben. Herbestemming lijkt dus nauwelijks aan bod te komen.

Ik heb hierover de volgende vragen:

Bestaat er vandaag binnen Infrabel een duidelijke beleidsvisie of strategie rond leegstaand patrimonium, en meer bepaald over de afweging tussen sloop, verkoop, tijdelijke invulling en herbestemming?

Uit uw antwoord blijkt dat de meeste gebouwen niet valoriseerbaar zouden zijn door hun technisch karakter of ligging nabij de spoorinfrastructuur. Volgens welke criteria wordt dat precies beoordeeld, en wordt daarbij ook systematisch gekeken naar mogelijke alternatieve of tijdelijke invullingen?

Slechts voor de woning of woningen in Anderlecht loopt blijkbaar een verkoopprocedure. Waarom wordt voor andere panden geen verkoop- of herbestemmingstraject opgestart, en bent u bereid om samen met Infrabel te bekijken of lokale besturen of andere publieke partners vaker betrokken kunnen worden bij een mogelijke nieuwe invulling?

[10.02] Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, Infrabel dispose d'un patrimoine immobilier important composé notamment d'anciennes gares, de bâtiments techniques ou encore d'anciennes maisons de garde-barrières. Or, dans de nombreuses communes, certains de ces bâtiments restent inoccupés pendant de trop nombreuses années. Dans le Brabant wallon, par exemple, plusieurs autorités locales attirent l'attention sur des bâtiments ferroviaires sous-utilisés ou laissés vacants. À Clabecq, en juin dernier, l'un d'entre eux a été transformé en salle événementielle, ce qui constitue une belle opération.

Dans un contexte où les communes cherchent des espaces pour développer des projets locaux, il est difficilement compréhensible que des bâtiments appartenant au domaine public ferroviaire restent inutilisés pendant de très nombreuses années.

Dispose-t-on aujourd'hui d'un inventaire précis des bâtiments appartenant à Infrabel qui sont inoccupés

ou sous-utilisés?

Quelle stratégie est mise en place pour éviter que ces bâtiments publics restent inutilisés pendant de longues années?

Les communes peuvent-elles facilement proposer des projets de réaffectation pour ces bâtiments?

Enfin, le gouvernement entend-il encourager davantage la mise à disposition – le cas échéant, gracieuse – de ces biens publics, dans le cadre de droits réels ou d'emphytéose, pour des projets d'intérêt collectif, notamment dans le Brabant wallon?

10.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, binnen Infrabel bestaat een afwegingskader voor het patrimoniumbeheer. Leegstaande gebouwen vallen daar ook onder. Daarbij wordt per gebouw een evaluatie gemaakt op basis van verschillende criteria, zoals de bijdrage aan de bedrijfsdoelstelling, de ligging, alsook de technische en economische haalbaarheid om het gebouw te behouden of te renoveren conform de geldende wettelijke en interne normen.

Wanneer wordt vastgesteld dat een gebouw niet langer noodzakelijk is voor de exploitatie, worden de mogelijke opties onderzocht. Daarbij wordt nagegaan of een interne herbestemming aangewezen is, dan wel of een verkoop of afbraak meer aangewezen is. De keuze tussen verkoop en afbraak gebeurt onder meer op basis van de toekomstige interne bestemming van de grond en de bereikbaarheid van het gebouw.

In afwachting van een definitieve beslissing kan, afhankelijk van de concrete context en de randvoorwaarden, een tijdelijke invulling worden overwogen.

Je confirme donc bien qu'Infrabel dispose d'une stratégie immobilière clairement établie et structurée. Celle-ci repose sur un inventaire précis et actualisé de l'ensemble de son patrimoine, y compris des bâtiments inoccupés ou sous-utilisés. Infrabel a historiquement hérité d'un patrimoine étendu, provenant de l'ancienne SNCB unitaire. Cette situation l'a conduite à mener, depuis plusieurs années, une politique active et rigoureuse de rationalisation de son patrimoine. À titre illustratif, le nombre de bâtiments inoccupés est passé de 114 au 31 décembre 2018 à 41 à l'heure actuelle. Cela traduit une gestion dynamique et responsable, me semble-t-il, des biens publics confiés à l'entreprise.

De beoordeling van de valoriseerbaarheid van gebouwen gebeurt aan de hand van objectieve criteria. Zo moet een gebouw toegankelijk en bruikbaar zijn binnen de veiligheidscontext die eigen is aan spoorinfrastructuur. Daarnaast wordt nagegaan of het gebouwde volume zich leent tot herbestemming, wat bij technische spoorgebouwen niet altijd het geval is.

Bij die evaluatie wordt, waar dat relevant en haalbaar is, ook gekeken naar alternatieven voor tijdelijke invullingen. Dergelijke pistes zijn evenwel steeds ondergeschikt aan de veiligheidsvereisten en de operationele noden van Infrabel.

En complément, il ressort d'une analyse menée par Infrabel que la majorité des bâtiments actuellement inoccupés sont destinés à être démolis, soit en raison de projets d'infrastructures planifiés (suppression de passages à niveau, extension ou adaptation de l'infrastructure ferroviaire) soit parce qu'ils ne présentent plus aucune utilité opérationnelle. Infrabel s'efforce, dans ces cas, de procéder à la démolition dans un délai aussi bref que possible. La plupart de ces bâtiments ne sont, par ailleurs, pas valorisables compte tenu de leur nature essentiellement technique ou de leur localisation à proximité immédiate de l'infrastructure ferroviaire. Cela impose des contraintes élevées en matière de sécurité.

Voor gebouwen die niet langer nodig zijn voor de exploitatie, wordt een verkoop overwogen waar dat haalbaar is. In bepaalde dossiers, zoals dat van de woning in Anderlecht, heeft dat ertoe geleid dat er een verkoopprocedure werd opgestart. In andere gevallen is een verkoop niet mogelijk, bijvoorbeeld door de ligging, de aard van het gebouw of de veiligheidscontext. In dergelijke situaties wordt overgegaan tot sloop, bij voorkeur zo kort mogelijk na de buitendienststelling van het gebouw.

In afwachting van de verkoop of sloop staat Infrabel open voor het onderzoeken van mogelijkheden tot tijdelijke herbestemming, voor zover de veiligheid en de spoorexplotatie niet in het gedrang komen. Daarbij kan, afhankelijk van het dossier, ook een samenwerking met andere publieke actoren of lokale

besturen worden overwogen, zoals dat in verschillende dossiers al het geval is.

Infrabel reste néanmoins disposée à examiner au cas par cas les propositions émanant des communes ou d'autres acteurs publics lorsqu'il apparaît qu'un bâtiment n'a plus aucune utilité ferroviaire actuelle ou future. De tels échanges peuvent se dérouler dans le respect strict des contraintes de sécurité, des besoins opérationnels, des objectifs de gestion efficiente du patrimoine ferroviaire – et sans préjudice, bien évidemment, des missions essentielles d'Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Je n'ai donc pas de détails précis pour le Brabant wallon, mais si vous m'envoyez une question écrite, je vous communiquerai les renseignements.

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

Het was voor mij moeilijk te begrijpen dat voor zo'n groot aantal gebouwen vrij snel richting sloop wordt gekeken. Ik begrijp wel dat er een procedure aan voorafgaat.

Ik vind het vooral belangrijk dat de lokale besturen erbij betrokken zijn. Vaak kunnen voor dat openbare patrimonium toch verschillende mogelijkheden bekeken worden, zoals een andere tijdelijke invulling, een herbestemming of eventueel een samenwerking met andere partners. Ik begrijp nu dat dat de eerste afweging is, alvorens men overgaat tot de sloop. Het zou jammer zijn mochten we op die manier kansen verloren zien gaan wanneer de lokale besturen of andere partners toch bereid zouden zijn om er een andere invulling aan te geven, maar ik begrijp dat dat wel wordt meegenomen.

10.05 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, une fois n'est pas coutume, je rejoins entièrement le propos de Mme Cuylaerts.

En effet, plutôt de se livrer à de la casuistique ou d'inviter les communes à des marchés et, le cas échéant, Infrabel, il me semblerait plus intéresser d'entreprendre la démarche inverse pour qu'Infrabel, avant d'envisager plus systématiquement la destruction des bâtiments, contacte les communes concernées.

Je vous remercie.

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

11 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stijging van de prijzen van vliegtickets" (56014129C)

11 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation du prix des billets d'avion" (56014129C)

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

Volgens recente berichtgeving in de media dreigen vliegtickets de komende maanden 10 tot 15 procent duurder te worden als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten. De olieprijs is inmiddels gestegen tot ongeveer 120 dollar per vat, waardoor de prijs van kerosine opnieuw fors toeneemt. Verschillende luchtvaartmaatschappijen, zoals KLM en SAS, hebben al aangekondigd dat zij deze hogere kosten zullen doorrekenen in hun ticketprijzen.

Daarnaast moeten sommige luchtvaartmaatschappijen door de geopolitieke situatie omvliegen rond delen van het Midden-Oosten, waardoor vluchten langer worden en nog meer brandstof verbruiken. Dat zorgt opnieuw voor extra kosten voor de sector en dus uiteindelijk ook voor de reiziger.

Voor veel gezinnen dreigt reizen met het vliegtuig daardoor opnieuw duurder te worden, net op het moment dat de koopkracht al onder druk staat.

Daarom heb ik volgende vragen:

Volgt u de impact van de stijgende olieprijzen op de luchtvaartsector en op ticketprijzen voor passagiers die vertrekken vanuit Belgische luchthavens?

Welke gevolgen verwacht u voor Brussels Airport en de concurrentiepositie van onze nationale luchthaven?

Hebt u hierover al overleg gehad met de luchtvaartmaatschappijen of met Brussels Airport? Overweegt de regering, in het licht van deze stijgende ticketprijzen, om de federale vliegtaks af te schaffen of te herbekijken om zo de reiziger te beschermen tegen verdere prijsstijgingen?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, de ontwikkelingen van de olie- en kerosineprijzen worden binnen de luchtvaartsector uiteraard nauwlettend gevolgd. Het lijkt geen twijfel dat de stijgende brandstofkosten een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de ticketprijzen, ook voor passagiers die vanaf Belgische luchthavens vertrekken. We spreken vandaag evenwel niet van een tekort.

De stijging van de olieprijzen treft de internationale luchtvaartsector, hoewel de sector, zoals u weet, al een belastingvrijstelling op kerosine geniet, wat in de huidige context een niet te verwaarlozen voordeel is.

De luchthaven van Brussel bevindt zich in dat opzicht niet in een uitzonderlijke positie. Alle Europese luchthavens worden geconfronteerd met vergelijkbare kostenstijgingen.

Het komt mij niet toe om de luchtvaartmaatschappijen daarover te raadplegen. Die maatschappijen hebben immers contractuele en directe relaties met Brussels Airport.

Tot slot verwijst u naar een federale belasting op vluchten die niet onder mijn bevoegdheid valt. Elke aanpassing of herziening valt dus niet onder mijn beslissingsbevoegdheid. Ik kan u op die vraag dus niet antwoorden.

11.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, de realiteit is dat de stijgende olieprijzen een-op-een samenhangen met stijgende ticketprijzen. Ik denk dat gemiddeld ongeveer 30 % van de ticketprijs rechtstreeks verband houdt met de kerosineprijs. Als de kerosineprijs stijgt, zal ook de ticketprijs stijgen.

Ik begrijp dat u niet rechtstreeks iets kunt doen met de luchtvaartmaatschappijen, want zij bepalen de ticketprijzen. De marges van de luchtvaartmaatschappijen dalen echter ook, bijvoorbeeld door de vliegtaks die de regering heeft ingevoerd.

Ik zal in elk geval bijkomende vragen blijven stellen over de vliegtaks, want die taks moet eraan.

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

12 **Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bescherming van de IT-infrastructuur van de NMBS en Infrabel" (56014132C)**

12 **Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La protection de l'infrastructure informatique de la SNCB et d'Infrabel" (56014132C)**

12.01 **Oskar Seuntjens** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Meneer de minister, de recente beslissing van de Nederlandse Spoorwegen om een IT-contract van 400 miljoen euro te gunnen aan het Amerikaanse DXC Technology legt een pijnlijk pijnpunt bloot. Experts waarschuwen dat vitale infrastructuur hierdoor fundamenteel afhankelijk wordt van niet-Europese spelers. De NS geeft zelf aan dat zij door het gebrek aan nationale richtlijnen en de strikte aanbestedingsregels nauwelijks gewicht kunnen geven aan digitale soevereiniteit.

Vooruit weigert te aanvaarden dat de NMBS en Infrabel in diezelfde val lopen. De laagste prijs mag niet het enige criterium zijn. Onze sporen draaien op data, en die data horen thuis in een beveiligde Europese cloud, niet op de servers van Amerikaanse of Chinese grootmachten. Wij kiezen resoluut

voor strategische autonomie om de controle over ons eigen spoorwagennet te waarborgen.

Daarom stel ik graag de volgende vragen:

- 1. Hoe evalueert de minister de huidige afhankelijkheid van de NMBS en Infrabel van niet-Europese technologieleveranciers voor hun kritische systemen?*
- 2. Welke concrete stappen onderneemt de minister om bij toekomstige aanbestedingen de criteria voor digitale soevereiniteit en cybersecurity zwaarder te laten doorwegen dan de loutere minimumprijs?*
- 3. Op welke manier garandeert de minister dat reizigersdata en operationele gegevens van onze spoorwegen volledig onder Europese jurisdictie blijven, weg van de reikwijdte van de Amerikaanse CLOUD Act?*
- 4. Welk actieplan ligt er op tafel om de fysieke aanvoerketens van Infrabel en de NMBS minder kwetsbaar te maken voor geopolitieke spanningen met leveranciers buiten de Europese Unie?*
- 5. Is de minister bereid om naar specifieke richtlijnen uit te vaardigen die onze overheidsbedrijven dwingen om bij de uitbouw van digitale infrastructuur prioritair te kiezen voor Europese autonomie?*

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, begin maart heb ik als minister van Mobiliteit een brief gericht aan Infrabel en de NMBS. In die brief wijs ik op de recente toename van cyberincidenten in de spoorsector en op de verplichtingen die voortvloeien uit de CER-richtlijn. Daarnaast vraag ik beide organisaties toe te lichten welke maatregelen zij nemen om hun cyberweerbaarheid en de continuïteit van hun activiteiten te versterken, rekening houdend met de geïdentificeerde risico's en de noodzaak van een geïntegreerde aanpak van veiligheid en veerkracht.

Wat uw eerste vraag betreft, kan ik u meedelen dat zowel de NMBS als Infrabel hun afhankelijkheid van technologie en leveranciers systematisch in kaart brengen en evalueren binnen het toepasselijke Europese en Belgische regelgevende kader. De NMBS verwijst daarbij onder meer naar de NIS2-verplichtingen, omgezet in Belgisch recht, de cyberfundamentals van het Centrum voor Cybersecurity België (CCB), de AVG en de Europese rechtspraak, onder meer Schrems II, naast sectorspecifieke normen van spoorwegoperatoren.

Infrabel geeft aan dat digitale soevereiniteit al geruime tijd een kernonderdeel vormt van haar beleidsvisie en dat de kritieke systemen – trein- en verkeersleiding, spoorwegveiligheid, incidentenbeheer en aansturings- en commandosystemen – worden gehost en geëxploiteerd in eigen datacenters op Belgisch grondgebied, conform hoge beveiligings- en veerkrachtsstandaarden, onder meer ISO 27001. Voor niet-kritieke toepassingen houdt Infrabel rekening met de marktevoluties, met inbegrip van cloudoplossingen, met behoud van de toepasselijke wettelijke waarborgen.

Met betrekking tot uw tweede vraag wijs ik erop dat aanbestedingen van de NMBS en Infrabel plaatsvinden binnen het Belgische en Europese recht inzake overheidsopdrachten, waarbij de beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en transparantie moeten worden nageleefd. De NMBS geeft aan dat ze in het kader van haar IT-sourcingstrategie haar procedures heeft aangescherpt door bijkomende en concreet toetsbare vereisten op te nemen die zwaar doorwegen in de beoordeling van offertes. Het gaat onder meer om de situering van kritieke activiteiten binnen Europa, naleving van relevante wettelijke kaders, doorwerking in onderaannemingsketens, continuïteit en exit, overdrachtsmogelijkheden en auditeerbaarheid van leverancier en infrastructuur, alsook een strikte beperking van elke directe of indirecte overdracht of toegang buiten de EU.

Infrabel benadrukt dat ze geen inschrijvers kan bevoordelen of benadelen op basis van nationale of continentale herkomst en dat het huidige juridische kader geen ruimte laat om digitale soevereiniteit als afzonderlijk gunningscriterium toe te voegen als dat niet door de wetgever is voorzien. Binnen die grenzen neemt Infrabel evenwel bindende vereisten op in bestekken over datalocatie, contractuele beschermingsclausules, zoals een anti-CLOUD Act-bepaling, en operationele controle.

Ik kom tot uw derde vraag. De NMBS geeft aan dat zij voor clouddiensten waarbij kritieke gegevens worden verwerkt, als uitgangspunt hanteert dat outsourcing binnen de Europese Unie gebeurt, zodat het Europese recht van toepassing is en het risico op extraterritoriale inmenging, zoals onder de

Amerikaanse CLOUD Act, maximaal wordt beperkt. De NMBS voorziet contractuele bepalingen die de overdracht of toegang buiten de EU strikt beperken, desgevallend aangevuld met technische maatregelen zoals geavanceerde encryptie, met sleutelbeheer dat indien vereist bij de NMBS kan blijven, en met garanties van leveranciers inzake het ontbreken van buitenlandse toegang tot gegevens.

Elke nieuwe clouddienst wordt bovendien onderworpen aan een impactanalyse, met aandacht voor onder meer regelgevende risico's, technische controle en de mogelijkheid tot alternatieve of hybride oplossingen. Infrabel stelt op haar beurt dat ze in bestekken bindende eisen oplegt inzake datalocatie, anti-CLOUD Act-clausules en operationele controle. Voor haar kritieke systemen wordt de soevereine controle bovendien verzekerd door hosting en exploitatie in eigen datacenters in België.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik u meedelen dat de NMBS aangeeft te beschikken over een gestructureerd actieplan om de continuïteit en weerbaarheid van kritieke diensten te versterken, in lijn met de NIS2-vereisten en Europese standaarden. Dat omvat onder meer de uitbouw van multisite redundantie voor essentiële systemen, versterkte back-up- en herstelmechanismen uitsluitend binnen de EU, cloudomgevingen afgestemd op continuïteitsvereisten en exitmogelijkheden, een architectuur voor een gecontroleerde overschakeling naar alternatieve omgevingen of processen bij een ernstig incident, en de integratie van risico's verbonden aan kritieke leveranciers in noodplannen.

Infrabel geeft aan dat alles wat kritiek is voor het beheer van de spoorweginfrastructuur in eigen datacenters wordt gehost en geëxploiteerd. Voor andere toepassingen wordt binnen de grenzen van de overheidsopdrachtenregels gewerkt met aanvullende contractuele eisen, onder meer inzake datalocatie en operationele controle. Infrabel merkt ook op dat een verregaande afbouw van afhankelijkheden van niet-Europese actoren een complexe en potentieel kostelijke transitie vergt, onder meer door het ontbreken van volwaardige alternatieven en van duidelijke beleidsmatige richtsnoeren.

Tot slot, met betrekking tot uw vijfde vraag, kan ik u meegeven dat de NMBS aangeeft strikt te handelen in overeenstemming met nationale en Europese richtsnoeren inzake cyberbeveiliging, gegevensbescherming en digitale soevereiniteit, en daarnaast actief deel te nemen aan denkoefeningen die tot doel hebben het Europese ecosysteem op het vlak van de cloud, kritieke infrastructuur en cyberbeveiliging te versterken. Infrabel benadrukt dat het huidige Europese aanbestedingskader de mogelijkheid beperkt om digitale soevereiniteit als expliciet gunningscriterium te laten primeren en dat bijkomende stappen richting Europese autonomie moeilijk te realiseren zijn zonder marktalternatieven en zonder duidelijke richtsnoeren of eventuele wetwijzigingen door de bevoegde overheid. Binnen het bestaande kader blijven beide overheidsbedrijven inzetten op de versterking van technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen en op contractuele waarborgen, zoals datalocatievereisten en anti-CLOUD Act-bepalingen, waar relevant.

12.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Dank u wel voor uw uitgebreide antwoord op mijn misschien nogal technische vraag. Ik vond het wel nodig die vraag te stellen, want in Nederland is daar een groot debat over geweest. De Nederlandse spoorwegen hebben daar beslist een contract van 400 miljoen euro toe te kennen aan een Amerikaans IT-bedrijf, waardoor een deel van hun cruciale IT-infrastructuur in niet-Europese handen komt.

Het debat over strategische autonomie dat we hier vaak voeren, is voorlopig vooral gegaan over defensie, energiebeleid en ook over medicamenten, maar nog niet over de spoorwegen. Aangezien dat ook een cruciaal onderdeel is van ons systeem dat we in stand proberen te houden, was ik benieuwd naar de stand van zaken in België.

Ik wil u alvast bedanken om zo uitgebreid op mijn vraag te antwoorden. Dank u wel daarvoor.

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

13 **Samengevoegde vragen van**

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geschorste ombudsman" (56014143C)
- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De schorsing van de federale ombudsman van Brussels Airport" (56014748C)
- Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ombudsman van Brussels Airport" (56014798C)
- Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veroordeling van de ombudsman van de luchthaven" (56014811C)
- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ontslagprocedure van de ombudsman van Brussels Airport" (56015147C)

13 **Questions jointes de**

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suspension du médiateur" (56014143C)
- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suspension du médiateur fédéral de Brussels Airport" (56014748C)
- Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le médiateur pour l'aéroport de Bruxelles-National" (56014798C)
- Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La condamnation du médiateur de l'aéroport" (56014811C)
- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La procédure de licenciement du médiateur de Brussels Airport" (56015147C)

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

Op 10 maart werd in de commissie voor Mobiliteit uitvoerig gedebatteerd over de situatie rond de federale ombudsman voor de luchthaven van Zaventem. Naar aanleiding van mijn interpellatie stelde u toen dat uw kabinet een intern onderzoek zou voeren en dat u daarvoor ongeveer vijf dagen nodig had.

Intussen is er ook beslist om de betrokken ombudsman voor één maand te schorsen in afwachting van verdere stappen.

Daarom had ik graag volgende vragen.

Wat zijn de concrete resultaten van het interne onderzoek dat binnen uw kabinet werd uitgevoerd?

Welke vaststellingen werden daarbij gedaan?

Welke conclusies trekt u uit dat onderzoek en welke maatregelen overweegt u?

Wat zal er gebeuren na afloop van de schorsingsperiode van één maand? Welke mogelijke scenario's liggen momenteel op tafel?

Overweegt u structurele aanpassingen aan het statuut en de werking van de ombudsdienst voor de luchthaven? Zo ja, welke pistes worden momenteel onderzocht?

13.02 **Kjell Vander Elst** (Anders.): Mijnheer de minister, voor een veroordeelde crimineel is er geen plaats op de luchthaven, zeker niet bij een ombudsdienst. Ik wil u dan ook feliciteren met uw doortastende aanpak, want de onpartijdigheid, objectiviteit en neutraliteit van de ombudsdienst en specifiek vooral van de ombudsman waren volledig weg. Dan is het vertrouwen tussen de luchthaven, de ombudsdienst en de omwonenden weg. Dat is een situatie die niet langer kon blijven duren.

Er zijn al jaren veel problemen en spanningen met de ombudsdienst, maar die vermeende belangenvermenging en de recente veroordeling waren de druppel die de emmer heeft doen overlopen. U hebt dus zeer juist gehandeld en ik wil u daar nogmaals voor feliciteren.

Ik wil echter ook naar de toekomst kijken, want het is belangrijk dat de omwonenden en de luchthaven een beroep kunnen doen op een goed functionerende ombudsdienst. Mensen moeten hun klachten kunnen indienen en er moet een correcte, neutrale en objectieve klachtenbehandeling zijn. Daarvoor is een goed functionerende ombudsdienst nodig. Ik denk dat u de juiste stap hebt gezet met het ontslag van de ombudsman. Toekomstgericht moeten we ervoor zorgen dat de ombudsdienst veel beter, eerlijker, neutraler en objectiever kan functioneren, vandaar mijn vragen.

Mijnheer de minister, wie zal in de tussentijd de lopende dossiers beheren zolang er geen nieuwe aanstelling is? Op welke manier zal de aanstelling van een nieuwe ombudsman verlopen? Welke concrete initiatieven bereidt u voor om het statuut van die functie aan te passen naar de 21ste eeuw en de deontologische regels aan te scherpen? Hoe zult u in de nieuwe selectiecriteria waarborgen dat een nieuwe ombudsman geen enkele band heeft met drukkingsgroepen of actiecomités om de noodzakelijke objectiviteit te vrijwaren? Ik kijk uit naar uw antwoord.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, we zijn natuurlijk al veel wijzer geworden door uw antwoord in de plenaire vergadering. Een heel aantal van mijn vragen van mijn ingediende tekst is achterhaald. Ik wil mij wel aansluiten bij de felicitaties die werden geuit door de heer Vander Elst. Die zijn op hun plaats, aangezien heel veel voorgangers hun tanden hebben stukgebeten op de ombudsman. Het is goed dat u daaraan nu paal en perk hebt gesteld en een toekomst opent om ervoor te zorgen dat we een objectieve, onafhankelijke ombudsman kunnen aanstellen die ook doet wat van hem wordt verwacht.

Mijn enige vraag is op welke manier u het nu zult aanpakken. Zult u gebruikmaken van het niet uitgevoerde wettelijk kader van 2010, of hebt u een andere piste voor ogen richting de ombudsman waarvan we allemaal dromen?

13.04 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, zoals ik eerder al heb meegedeeld, werd een schorsingsmaatregel genomen ten aanzien van de ombudsman wegens activiteiten in het verleden, maar ook omdat zijn gedrag niet langer voldeed aan de eisen van het ambt en het vereiste niveau van integriteit, onpartijdigheid en geloofwaardigheid. Die schorsing liep tot 10 april jongstleden.

Op 1 april heeft de 57ste correctionele kamer van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel de ombudsman veroordeeld tot een gevangenisstraf van 1 jaar wegens intimidatie. Nadat ik op de hoogte was gebracht van die veroordeling en ondanks het beroep dat de betrokkene had ingesteld, heb ik mijn administratie verzocht om een analyse van de aanbeveling en de beslissing die in dergelijke omstandigheden moest worden genomen.

Na die analyse kwam de voorzitster van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de dienst waaronder de ombudsman ressorteert en waaraan hij sinds 29 januari 2002 contractueel verbonden is, tot de conclusie dat de vertrouwensband, die onontbeerlijk is voor de uitoefening van de taken van ombudsman, definitief verbroken was. Bijgevolg heeft zij de betrokkene bij brief van 7 april in kennis gesteld van zijn ontslag.

Sinds de schorsing van de bemiddelaar worden de bemiddelingsdiensten uitgevoerd door een ad-interimverantwoordelijke.

Ik kan u bevestigen dat mijn medewerkers werken aan een wijziging van de wet van 2010 en aan het opstellen van de nodige uitvoeringsbesluiten, zodat de bemiddelingsdienst in de toekomst zijn taak ten volle kan vervullen, met name door zich, zoals dat overigens voor alle bemiddelingsdiensten het geval zou moeten zijn, meer op het Parlement te richten. Ik denk met name aan de bevoegdheid om bemiddelaars te benoemen en te ontslaan, die naar mijn mening onder de parlementaire prerogatieven moeten vallen. Ik ben mijn 24 jaar werkzaamheden als parlements lid nog niet vergeten. Ik denk ook aan het recht voor bemiddelaars om aanbevelingen aan het Parlement voor te leggen, waarna over een resolutie zou kunnen worden gestemd.

Al die maatregelen, die overigens door de Commissie van Venetië worden aanbevolen, vloeien voort uit dezelfde logica om die bemiddelingsdienst uit de invloedsfeer van de administratie en de uitvoerende macht te halen.

13.05 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het ontslag van de ombudsman van Brussels

Airport is een enorm goede zaak. Ik heb u dat twee weken geleden al gezegd. U weet ook dat dit nog maar de eerste stap is, want het echte werk begint nu pas. Nu hebt u eindelijk de kans om heel dat statuut aan te passen. U hebt ook gezegd dat u dat van plan bent. Daarbij zijn meer transparantie, duidelijke regels, een afgeleid mandaat en vooral echte evaluaties zeer belangrijk, zodat we, als er iets misloopt bij zo'n figuur, dat op tijd kunnen opmerken.

Ik wil toch even in herinnering brengen dat ik u een maand geleden in de Kamer heb geïnterpelleerd, met een zeer goed geschreven motie vol goede ideeën, die helaas een dag later door alle andere partijen weggestemd is. Ze is dus niet tot bij u geraakt, maar geen zorgen, ik heb die opnieuw afgedrukt, met al onze goede voorstellen en ideeën. U hoeft ze alleen maar te copy-pasten. Ik ben er zeker van dat de ombudsdienst dan eindelijk een ombudsdienst zal worden waarvan niet alleen collega Wollants, maar ook Brussels Airport en vooral de inwoners van Vlaams-Brabant beter worden.

13.06 Kjell Vander Elst (Anders.): Mijnheer de minister, ik ben tevreden te horen dat u al in gang bent geschoten om de toekomst van die ombudsdienst voor te bereiden, want dat is echt noodzakelijk. Ik kan niet genoeg benadrukken hoe belangrijk het is dat er een goed functionerende ombudsdienst is. Er is sowieso al een gespannen relatie tussen de luchthaven en de omwonenden, onder meer door de geluidshinder, en dat moet allemaal gecombineerd worden met een sterke economische waarde. Dat is echt een motor van ons land en van Vlaams-Brabant.

Het is dus absoluut op zijn plaats dat die ombudsdienst de eenentwintigste eeuw wordt ingeloodst. We moeten gewoon kijken naar het functioneren van heel wat ombudsdiensten in ons land. Het kan niet dat de ombudsdienst van de luchthaven van Zaventem een heel andere regelgeving heeft dan al die andere ombudsdiensten in ons land. De principes van Venetië zijn ook nog niet oud. Daarin staan heel wat waardevolle aanbevelingen die neutraliteit en objectiviteit garanderen. Dat is essentieel. Laten we dus naar de toekomst kijken. U hebt inderdaad de juiste beslissing genomen en daarvoor wil ik u nogmaals feliciteren. Laten we nu die ombudsdienst de eenentwintigste eeuw inloodsen, zodat de spanningen tussen de luchthaven en de omwonenden eindelijk wat kunnen afnemen.

13.07 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik kijk erg uit naar de plannen die u hebt met de ombudsdienst, want onze luchthaven heeft absoluut een volwaardige ombudsdienst nodig. Ook omwonenden zijn daarbij gebaat, om op die manier de onderlinge relatie te verbeteren.

Ik ben ook zeer blij dat u het Parlement de hand reikt om stappen te zetten. Er zitten genoeg parlementsleden klaar om daaraan mee te werken, om mee te denken en de zaak mee op te volgen. In het verleden was het soms anders. Ik ben een van de parlementsleden die destijds al benaderd werd om bepaalde parlementaire vragen in te trekken op vraag van de voormalige ombudsman. Dat zijn praktijken die niet thuishoren in deze eeuw, en misschien ook al niet meer in de vorige eeuw.

We moeten dus absoluut die kwantumsprong maken. Ik heb er alle vertrouwen in dat we dat samen kunnen.

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

14 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie 10 jaar na de aanslag op Zaventem" (56014174C)

14 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation 10 ans après l'attentat de Zaventem" (56014174C)

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

Binnenkort staan we opnieuw stil bij de aanslagen van 22 maart 2016 op Brussels Airport en in het metrostation Maalbeek. Die dag staat in het collectieve geheugen van dit land gegrift. We denken daarbij in de eerste plaats aan de slachtoffers, hun families en de hulpdiensten die die dag het beste van zichzelf hebben gegeven.

Sinds die aanslagen werden er op onze luchthavens verschillende bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen. Brussels Airport is immers niet alleen een cruciale internationale toegangspoort tot dit land,

maar ook een plek waar dagelijks tienduizenden reizigers en werknemers samenkomen.

Gezien de gevoeligheid van het onderwerp en het feit dat bepaalde informatie mogelijk veiligheidsgevoelig is, heb ik uiteraard begrip indien u niet op alle vragen in detail kan ingaan.

Daarom volgende vragen:

Welke structurele veiligheidsmaatregelen werden sinds de aanslagen van 22 maart 2016 genomen op Brussels Airport?

Werden alle aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie die betrekking hebben op de luchthaven en luchtvaartveiligheid intussen uitgevoerd?

Worden deze veiligheidsmaatregelen regelmatig geëvalueerd en geactualiseerd door de luchthaven?

Hoe verloopt vandaag de samenwerking tussen Brussels Airport, Skeyes, de federale politie en andere veiligheidsdiensten?

Zijn er sinds 2016 nieuwe protocollen of procedures ingevoerd om sneller te kunnen reageren bij een dreiging?

Worden er regelmatige oefeningen georganiseerd met de verschillende relevante diensten?

Welke investeringen in luchthavenveiligheid werden sinds 2016 gedaan op Brussels Airport? Wie draagt deze kosten: de federale overheid, de luchthavenexploitant of de luchtvaartmaatschappijen?

14.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Huybrechts, in de eerste plaats wens ik te benadrukken dat een aanzienlijk deel van uw vraag beter zou worden gericht aan mijn collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken. Hij is immers bevoegd voor de veiligheid op het grondgebied en de bescherming van kritieke infrastructuur, waaronder luchthavens, evenals voor het beleid inzake terrorismebestrijding. In dat verband komt het hem in het bijzonder toe te antwoorden op vragen over de veiligheidsmaatregelen die door de politie worden genomen om de nationale luchthaven te beveiligen en over de opvolging van de aanbevelingen van de onderzoekscommissie na de aanslagen.

Dat gezegd zijnde wens ik u graag de volgende elementen mee te geven die onder mijn bevoegdheid inzake mobiliteit en burgerluchtvaart vallen.

Vooreerst wil ik eraan herinneren dat de aanslagen van 22 maart 2016 een grote tragedie vormen die ons land diep heeft getekend. Mijn gedachten gaan uit naar de slachtoffers en naar de hulp- en veiligheidsdiensten die die dag hebben ingegrepen. Sinds die gebeurtenissen werden belangrijke inspanningen geleverd om de veiligheid in de luchtvaartsector te versterken, in nauwe samenwerking tussen de bevoegde federale autoriteiten, de veiligheidsdiensten en de actoren uit de sector.

Wat de structurele maatregelen betreft, werd de veiligheid aanzienlijk versterkt, onder meer op het vlak van de beveiliging van de toegang tot de terminals, de invoering van gecontroleerde perimeters rond gevoelige infrastructuur en de verbetering van de bewakings- en controlesystemen.

De aanbevelingen van de parlementaire onderzoekscommissie werden ook nauwgezet opgevolgd. Het merendeel van de aanbevelingen met betrekking tot de burgerluchtvaart werd uitgevoerd, terwijl het overige deel uitmaakt van een proces van voortdurende verbetering dat rekening houdt met de evolutie van de dreigingen en de internationale normen.

De veiligheidsmaatregelen worden bovendien regelmatig geëvalueerd door de bevoegde autoriteiten, met name het Nationaal Crisiscentrum, in overleg met de verschillende betrokken partners. De samenwerking tussen de verschillende actoren, zoals de luchthavenexploitant, skeyes, de federale politie en de veiligheidsdiensten, is vandaag gestructureerd en permanent. Ze berust op formele coördinatiemechanismen die een efficiënte risicobeheersing en een vlotte informatie-uitwisseling mogelijk maken.

Sinds 2016 werden bovendien verschillende protocollen en procedures aangepast om het

reactievermogen bij dreigingen te verbeteren, in het bijzonder op het vlak van crisisbeheer en interdisciplinaire coördinatie.

Er worden regelmatig oefeningen georganiseerd om de bestaande systemen te testen en een hoog niveau van paraatheid bij alle betrokken actoren te waarborgen.

Tot slot werden sinds 2016 aanzienlijke investeringen gedaan, zowel op het vlak van infrastructuur als van technologieën en menselijke middelen. Die worden gefinancierd overeenkomstig de bevoegdheidsverdeling, namelijk de federale overheid voor de opdracht inzake openbare veiligheid en beveiliging, en de sectoroperatoren voor de infrastructuur en uitrusting die tot hun verantwoordelijkheden behoren.

Tot besluit, de veiligheid van het luchtvervoer krijgt voortdurend aandacht en wordt permanent aangepast met als doel een zo hoog mogelijk beschermingsniveau te garanderen voor alle gebruikers.

14.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, u mag er zeker van zijn dat ik deze vraag ook aan uw collega heb gesteld. Ik heb van hem ook al interessante antwoorden gekregen, maar het was nog steeds interessant om u te ondervragen voor enkele specifieke zaken die tot uw bevoegdheden behoren.

Ik dank u voor uw interessante antwoord en ben blij dat daaraan nog altijd veel aandacht wordt gehecht, want zo iets mogen we nooit meer laten gebeuren.

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

15 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station Linkeroever" (56014240C)

15 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Linkeroever" (56014240C)

15.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, er komt een extra station op Linkeroever, wat zeer nodig is omdat de premetrotunnel zal sluiten. We zijn dus heel blij met dat extra station.

We hebben via een infoavond echter vernomen dat het station alleen bereikbaar zal zijn via een trap. In aansluiting op de discussie die we daarnet hadden, kan dat een probleem vormen voor mensen met een beperkte mobiliteit. Kunt u bevestigen dat het station alleen via een trap bereikbaar is? Is er een alternatief voor mensen in een rolstoel of voor mensen die minder mobiel zijn? Ik kijk uit naar uw antwoord.

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, dank u voor uw vraag en uw bezorgdheid over de toegankelijkheid van het tijdelijke station Antwerpen-Linkeroever. U kon ook vaststellen hoe de NMBS samen met Infrabel in het kader van de minderhindermaatregelen tijdens de werken aan de premetrotunnel in een uitzonderlijk tempo het station Antwerpen-Linkeroever vernieuwd en tijdelijk opnieuw in dienst gesteld heeft, om het ongemak als gevolg van de werkzaamheden aan de premetro te beperken. Die maatregel biedt een belangrijk alternatief voor reizigers die normaal gebruikmaken van tramlijn 3.

Wat uw vraag over de toegankelijkheid betreft, wil ik wijzen op het tijdelijke karakter van de stopplaats en op de technische beperkingen op de site. Onder meer het gebruik van steigerconstructies maakt het helaas onmogelijk om het tijdelijke station toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers of andere personen met een beperkte mobiliteit. De perrons zijn alleen bereikbaar via een trap en er zijn geen liften of hellingen voorzien. Dat is zo beslist in overleg met alle betrokken partners en is conform de bestaande situatie op de locatie.

Het tijdelijke station maakt deel uit van een waaier aan alternatieven voor reizigers, waaronder pendelbussen van De Lijn, die met een hoge frequentie door de Kennedytunnel rijden en die wel toegankelijk zijn voor reizigers met een beperkte mobiliteit, zoals rolstoelgebruikers.

Ik heb de NMBS wel gevraagd om dat nog te bekijken, maar ik wil geen beloften doen als ik zie dat er

weinig mogelijkheden zijn.

15.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Bedankt voor uw eerlijk en duidelijk antwoord.

Het is jammer om te horen, maar het station maakt inderdaad deel uit van een waaier aan maatregelen om de mensen van de linkeroever naar de rechteroever te krijgen, of omgekeerd. We zullen de kwestie opvolgen en ik hoop dat zoveel mogelijk mensen geholpen zijn.

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

16 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid in en rond stations" (56014245C)

16 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité dans les gares et dans leurs environs" (56014245C)

16.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, zoals u weet, was er op vrijdag 6 maart in het station van Vilvoorde een zwaar incident met een 18-jarige jongen. Hij werd het slachtoffer van bijzonder zwaar geweld. Na de feiten werd hij in levensgevaar naar het ziekenhuis overgebracht en het parket heeft een onderzoek geopend naar poging tot doodslag.

Over de concrete feiten en de identificatie van de daders loopt uiteraard een gerechtelijk onderzoek. Volgens het stadsbestuur van Vilvoorde wordt er al langere tijd ingezet op samenwerking tussen de lokale politie, de stad, de NMBS en andere diensten. Er is ook uitgebreide camerabewaking in en rond het station.

Ik heb daarover een aantal vragen voor u, mijnheer de minister. Hoe evalueert u dit ernstige geweldsincident in Vilvoorde in het bredere kader van de veiligheid in en rond de Belgische stations? Kunt u toelichten hoe de samenwerking tussen de NMBS, Securail, de lokale politiezones en het parket vandaag verloopt wanneer zich incidenten voordoen in en rond stations? Zult u samen met de NMBS en de betrokken veiligheidsdiensten nagaan of er bijkomende maatregelen nodig zijn voor stationsomgevingen die als gevoelig of risicovol worden beschouwd?

Deze kwestie is enkele weken geleden ook al in de plenaire vergadering aan bod gekomen, maar de vraag werd alsnog ingediend.

16.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Cuylaerts, elk ernstig geweldsincident is betreurenswaardig en wordt ernstig genomen, waar het zich ook voordoet.

De feiten waarnaar u verwijst, behoren tot het werkterrein van het gerecht en de politiediensten. Over een lopend onderzoek kan en zal ik mij niet uitspreken.

Ik herhaal dat de veiligheid in en rond stations een gedeelde verantwoordelijkheid is van de politiediensten, het gerecht, de lokale overheden, Securail en het beëdigde personeel van de NMBS. Elk heeft een duidelijk afgebakende rol. Die samenwerking is structureel verankerd en wordt dagelijks operationeel ingevuld. Het debat moet dan ook correct worden gevoerd, met respect voor die bevoegdheidsverdeling.

Als men weet dat de NMBS elke dag gemiddeld 900.000 reizigers vervoert in 3.800 treinen, tussen 555 stations, en dat men zeker gemiddeld 100 keer per dag moet tussenkomen, dan is het duidelijk dat het hier om een heel beperkt aantal interventies gaat in verhouding tot de schaal van het systeem.

Objectief gezien behoren de stations tot de meest gecontroleerde publieke ruimtes in ons land, met een uitgebreide camerabewaking, een gerichte inzet van Securail en een nauwe samenwerking met de politiediensten. Dit wordt ook bevestigd door de veiligheidsperceptie van de reizigers zelf.

Uit de klantentevredenheidsmeting van de NMBS blijkt dat bijna 9 op de 10 bevroegde reizigers zich veilig voelen in de stations, en zelfs meer dan 9 op de 10 op de perrons en in de treinen. Ook op de parkeerterreinen geeft een ruime meerderheid aan zich veilig te voelen. Men moet alles in het werk

stellen om dat zo te houden.

De stations zijn open en drukke knooppunten van stedelijk leven. Net als andere grote publieke ruimtes zijn ze niet volledig vrij van incidenten, maar ze beschikken vaak over meer toezicht en controle dan vele andere publieke omgevingen, meen ik.

16.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister, maar ik volg u totaal niet. Ik heb niet het gevoel dat de stations veilig zijn. Misschien in kleinere gemeenten wel, maar ik meen dat dat in grotere stations zeker niet het geval is. U kunt dat vragen aan het personeel en zelfs aan de gebruikers.

Dat bleek vanochtend nog, toen we de toelichting kregen inzake het welbevinden van de NMBS-medewerkers naar aanleiding van de IDEWE-enquête. Ik vind toch dat de ernst hier een klein beetje geminimaliseerd wordt. De beelden die we gezien hebben waren hallucinant. Ze waren vreselijk en erg schokkend.

Ik zou dus niet echt durven te zeggen dat onze stations veilig zijn. Ik zou de cijfers zeker niet minimaliseren. De veiligheid raakt de mensen wel echt. Wanneer de mensen angstig zijn, zullen ze zich minder vaak verplaatsen naar de stations en zullen we ook minder mensen in de treinen krijgen, wat toch een doelstelling is.

Ik vraag me niet af hoe we dit zullen evalueren, maar vooral hoe we extra inspanningen zullen doen om dit soort geweld te voorkomen. We kunnen het waarschijnlijk niet herleiden tot nul. In onze maatschappij komt immers best wat agressie en geweld voor, maar we moeten het fenomeen toch kunnen reduceren.

Voor de reizigers moet het evident zijn dat ze zich veilig kunnen voelen in en om onze stations, op elk moment van de dag.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de

- **Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "La connectivité dans les trains et la valorisation des emprises ferroviaires pour le réseau mobile" (56014251C)

- **Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Le wifi dans les trains" (56015141C)

17 Samengevoegde vragen van

- **Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De connectiviteit in de treinen en het benutten van spoorwegterreinen voor het mobiele netwerk" (56014251C)

- **Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Wifi in de trein" (56015141C)

17.01 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, la connectivité mobile est devenue une attente de base pour les navetteurs belges. Pourtant, la SNCB reste à la traîne. Le paradoxe est technique: les nouveaux vitrages athermiques, s'ils isolent mieux de la chaleur, agissent comme des cages de Faraday bloquant les ondes 4G et 5G.

Alors que nos voisins investissent massivement dans des répéteurs ou le wifi à bord, le réseau ferroviaire belge offre une couverture hachée. Pourtant, Infrabel détient une solution stratégique – des milliers de kilomètres de voies qui pourraient servir de support à de nouvelles antennes –, tant pour les voyageurs que pour désenclaver les zones rurales. L'allocation de ces zones pour y installer des antennes-relais permettrait de rentabiliser ces espaces tout en améliorant la connectivité dans les trains, étant donné l'abandon du déploiement du wifi dans ces derniers.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement des tests sur les vitrages perméables aux ondes par gravure laser, une technique déjà utilisée avec succès en Autriche ou en Allemagne? La SNCB prévoit-elle l'installation de répéteurs de signal actifs – des amplificateurs – dans les rames de type M7?

En matière de valorisation patrimoniale, Infrabel a signé des conventions-cadres avec les quatre grands opérateurs pour amplifier l'accès à ses pylônes le long des lignes. Quel est le revenu annuel estimé pour Infrabel issu de l'allocation de ces lieux pour des antennes-relais? Est-il prévu de réinvestir ces fonds dans la numérisation de l'infrastructure ferroviaire?

Troisièmement, une cartographie précise de ces zones blanches ferroviaires a-t-elle été réalisée par l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) afin de recenser des tronçons prioritaires sur lesquels Infrabel pourrait faciliter l'installation d'antennes?

Comment cette stratégie s'articule-t-elle avec le déploiement de la 5G, sachant que les fréquences plus hautes nécessitent une densité d'antennes bien plus importante que les technologies précédentes?

Enfin, dans le cadre de la préparation à la 6G, prévoyez-vous d'imposer aux constructeurs de nouveaux trains des normes de connectivité native afin d'éviter de devoir modifier les rames après leur livraison?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

17.02 Serge Hilgsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, dans le cadre de la résolution "TéléTRAINvail" que les Engagés portent dans cette commission, il est envisagé de permettre le travail nomade dans le train, celui-ci étant alors considéré comme un temps de travail effectif.

Pour ce faire, il est parfois nécessaire pour certaines personnes de bénéficier d'une connexion internet fiable. Entre les zones blanches, le *coating* des trains – comme l'a dit mon collègue – et l'instabilité éventuelle du réseau selon les lignes et le matériel roulant, nous sommes pleinement conscients des difficultés que représente la réalité du terrain pour garantir un accès satisfaisant à la connectivité ferroviaire, notamment au regard des contraintes financières.

Monsieur le ministre, afin de réduire l'impact financier de l'implémentation d'une connexion internet sur le rail belge via les antennes 4G ou 5G, ne serait-il pas envisageable d'installer, peut-être temporairement, ou en tout cas dans un premier temps, des wagons spécifiques, à l'instar des wagons silencieux ou des wagons pour vélos, au sein desquels une connexion Wi-Fi serait disponible via une borne dédiée, de type répéteur par exemple? Plutôt que de couvrir de larges zones avec une connexion parfois peu optimale, l'intérêt serait de concentrer la couverture sur un espace restreint accompagnant le déplacement du train, permettant ainsi aux usagers de travailler de manière plus efficace.

Ma deuxième question concerne le *coating*. Je ne vais pas entrer dans les détails par rapport à ce qui a été dit par mon collègue, mais je voudrais avoir des informations concernant l'amélioration ou la perte de performance énergétique qui serait liée au *decoating* ou à une solution telle que proposée par mon collègue.

17.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, comme vous le soulignez, la connectivité à bord fait partie des exigences fondamentales des voyageurs. Cette évolution s'impose comme une réalité à laquelle les chemins de fer doivent répondre en adaptant leur offre et leurs investissements aux usages numériques d'aujourd'hui.

C'est dans ce sens que la SNCB poursuit activement l'équipement de ses voitures M6 et M7 avec des vitres latérales décoâtées dans les compartiments voyageurs. Il ne s'agit donc pas d'un test, mais d'un déploiement à grande échelle de cette technologie.

Fin 2025, 181 voitures M6 et 381 voitures M7 étaient équipées de cette installation. L'objectif est que l'ensemble des 1 242 voitures de ces deux flottes disposent de ce type de vitrage permettant une meilleure perméabilité aux ondes mobiles. Les voitures M6 sont équipées lors de la révision à mi-vie qui se poursuivra jusqu'au début 2029. Les voitures M7 livrées sans vitrage décoaté seront adaptées lors de la première révision intermédiaire prévue à partir de 2027. Les spécifications des nouveaux matériels tels que les automotrices AM30 incluent d'emblée des vitrages perméables aux ondes.

En ce qui concerne l'installation de répéteurs ou d'antennes internes, il n'existe actuellement pas d'étude en cours ni prévue visant à installer des antennes internes ou des répéteurs dans le matériel

roulant. Les tests réalisés par le passé ont montré que le rapport coût-bénéfice n'est pas suffisamment favorable tant qu'aucune amélioration n'est apportée au niveau de l'infrastructure des opérateurs de téléphonie mobile, des antennes.

La SNCB et Infrabel collaborent avec les opérateurs de télécommunications pour faciliter l'installation d'antennes relais le long des lignes permettant ainsi d'améliorer la couverture mobile notamment dans les zones rurales et sur le terrain. D'ailleurs, l'IBPT est en train de réaliser une étude sur la couverture mobile le long de l'ensemble des lignes ferroviaires de passagers en Belgique et, dans ce cadre, des mesures de couverture *indoor*, par segment de voie, avec une résolution d'environ 80 mètres, sont notamment analysées pour l'ensemble des opérateurs mobiles et des technologies.

Cette analyse permettra d'identifier de manière objective les zones présentant une couverture mobile insuffisante ou inexistante, ce qu'on appelle les "zones blanches", et qui de fait nécessitent une densité d'antennes plus importante.

À ce jour, environ 200 pylônes sont déjà partagés avec les opérateurs publics, ce qui témoigne de l'engagement concret d'Infrabel à contribuer à l'amélioration de la connectivité ferroviaire.

Mais il faut néanmoins reconnaître que les projets d'installation se heurtent régulièrement à la réticence de certaines communes ou de riverains, ce qui peut ralentir ou compliquer la réalisation de ces initiatives pourtant utiles pour le service public.

Les efforts entrepris par la SNCB et Infrabel illustrent clairement notre volonté d'adapter le transport ferroviaire aux nouvelles attentes de la société, en veillant à ce qu'il soit à la fois utile, performant et tourné vers l'avenir. Prendre le train, c'est précisément cela, pouvoir valoriser son temps et disposer d'un service qui accompagne les usagers contemporains, mais je n'ai pas besoin de vous en convaincre.

17.04 Anthony Dufrane (MR): Je remercie M. le ministre pour toutes ces réponses détaillées, comme à chaque fois, et également pour l'annonce de ces bonnes nouvelles quant à l'équipement de remplacement de ces nouveaux vitrages. Je suis content d'apprendre aussi qu'une étude est enfin en cours auprès de l'IBPT. Ceci pourra aider.

Ce n'est pas auprès de vous que je dois insister sur le fait que toutes ces mesures, tous ces éléments sont importants pour le confort des voyageurs et aussi pour l'attractivité des trains. Et donc, je vous remercie de travailler sur le dossier et d'être attentif à celui-ci. Merci, monsieur le ministre.

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

Je reste quand même un peu dubitatif par rapport au rapport coût-bénéfice dont vous parlez. Si c'est possible, je souhaiterais éventuellement avoir l'étude, et le rapport de l'étude. Je pense que si on avait deux ou trois wagons lorsque ce sont des longs trains, cela pourrait être suffisant pour certaines personnes, sans impacter certaines personnes qui sont sensibles aux ondes. Cela, je peux le comprendre et j'en suis conscient également. Merci.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het overleg tussen de spoorbonden en de minister op 19 maart" (56014258C)

18 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concertation du 19 mars entre le ministre et les syndicats ferroviaires" (56014258C)

18.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijst naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister, na de driedaagse staking op het spoor heeft de socialistische spoorbond CGSP-Cheminots aangekondigd dat er op 19 maart een overleg zal plaatsvinden tussen u en de spoorbonden. Volgens de vakbond gaat het om een "cruciale" vergadering.

De vakbond stelt dat het sociaal overleg opnieuw wordt opgestart na de staking en dat er tijdens die vergadering opnieuw gesproken zou kunnen worden over bepaalde maatregelen van de regering. Tegelijk hebt u zelf duidelijk aangegeven dat de hervormingen van de regering, zoals het stopzetten van de statutaire aanwervingen, niet opnieuw ter discussie worden gesteld.

Volgens de berichtgeving zou de vergadering er vooral op gericht zijn om een overlegkanaal open te houden en om te spreken over de bredere uitdagingen voor de spoorsector.

Ik heb hierover de volgende vragen:

- 1. Kunt u toelichten wat precies het doel is van het overleg dat op 19 maart gepland staat met de spoorbonden?*
- 2. Welke thema's of dossiers zullen tijdens die vergadering concreet op tafel liggen?*
- 3. In welke mate is dat overleg bedoeld om de uitvoering van de reeds genomen hervormingen te bespreken, dan wel om het sociaal overleg rond de toekomst van het spoor opnieuw te structureren?*
- 4. Hoe wilt u ervoor zorgen dat dit overleg constructief verloopt, zodat sociale spanningen op het spoor de komende periode zoveel mogelijk vermeden kunnen worden?*

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De vergadering van 19 maart 2026 met de vakorganisaties van het spoor heeft plaatsgevonden zoals gepland en ik wens het constructieve karakter ervan te benadrukken. De doelstelling was duidelijk, namelijk een solide en duurzame sociale dialoog herstellen na de recente spanningen en opnieuw de voorwaarden scheppen voor een sereen overleg tussen de verschillende spelers van de spoorwegsector.

Concreet is deze vergadering verlopen in een klimaat van wederzijds luisteren, met een gezamenlijke wil om de spanning te overwinnen en de dialoog opnieuw centraal te stellen in de werking van het spoor. Het ging niet om een eenmalige onderhandeling onder druk, maar wel om een belangrijke stap om het overleg weer op gang te brengen. De besprekingen hebben geleid tot de hervormingen waartoe de regering zich heeft verbonden, met name op het vlak van het beheer van de human resources en de bredere uitdagingen van de sector, de evolutie van de openbare dienstverlening van het spoor, de verwachtingen van de gebruikers, de investeringsnoden, het concurrentievermogen van het spoor en de voorbereiding op de geleidelijke openstelling van de Europese spoorwegmarkt.

Ik wil zeer duidelijk zijn, de hervormingen waartoe de regering beslist heeft, blijven noodzakelijk en worden niet opnieuw ter discussie gesteld. Ze moeten de sector moderniseren en voorbereiden op de komende evoluties. De uitvoering ervan moet echter kaderen in een logica van ernstig en toekomstgericht overleg om de volledige doeltreffendheid ervan te waarborgen. In dat opzicht zijn we met de vakorganisaties overeengekomen dat we dat werk voortzetten.

Vervolgens heeft er een nieuwe vergadering plaatsgevonden, uitgebreid met de CEO's van de NMBS, Infrabel en de directie van HR Rail, om alle betrokkenen binnen het management samen te brengen.

Daarnaast hebben we vastgesteld dat er behoefte is aan een platform voor strategische dialoog over de toekomst van het spoor. Het is de bedoeling om te anticiperen op de grote veranderingen in de sector en een gedeelde visie op te bouwen, met name in de Europese context die op termijn voorziet in een toegenomen concurrentie voor de gunning van openbare spoorwegdiensten.

Tot slot leg ik de nadruk op een essentieel punt. Gelet op de enorme uitdagingen waarmee het spoor wordt geconfronteerd, is het van essentieel belang dat er een klimaat van duurzame sociale vrede wordt gecreëerd. Dat vergt van beide kanten verantwoordelijkheid, een luisterend oor en de bereidheid om samen verder te bouwen. Onze ambitie is duidelijk: het behoud en de versterking van een NMBS die in staat is om de burgers een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening te bieden en die tegelijkertijd klaar is om de Europese uitdagingen van morgen aan te gaan.

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

Ik ben heel blij te vernemen dat het overleg met wederzijds respect is verlopen en dat ook de vakorganisaties willen dat de spanning gaat liggen. Ik leid daaruit af dat de sociale partners mee zullen nadenken, aangezien we niet zullen afwijken van bepaalde zaken die al beslist zijn, en ook niet meer zullen tegenwerken. Ik hoop vooral dat we in de toekomst niet meer zullen worden geconfronteerd met stakingen. Het is altijd beter om rond de tafel te gaan zitten en in dialoog tot bepaalde beslissingen te komen. Dat staat zeker niet ter discussie, maar het is vooral belangrijk dat er niet meer wordt getwijfeld over de richting die we uitgaan, zoals u net hebt gezegd. Overleg kan zeker, maar het moet gaan over de uitvoering en niet telkens over het proberen openbreken van beslissingen die reeds genomen zijn. Ik ben blij te horen dat u wat dat betreft standvastig bent en ik dank u daarvoor.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Samengevoegde vragen van**

- Meyrem Almaci aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het koninklijk besluit betreffende de overvluchten naar IOPT" (56014331C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verbod op vluchten voor het transport van militair materieel naar Israël" (56014978C)

19 **Questions jointes de**

- Meyrem Almaci à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'arrêté royal relatif aux survols vers Israël et les territoires palestiniens occupés" (56014331C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'interdiction des vols transportant du matériel militaire à destination d'Israël" (56014978C)

19.01 **Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik ben speciaal gebleven omdat het samengevoegde vragen zijn. Ik zal mijn vraag dus niet uitstellen. Dat is wat jammer voor de collega, maar daar kan ik nu niets aan doen.

Mijnheer de minister, een koninklijk besluit met betrekking tot het niet-douanevervoer en het overvliegen van vliegtuigen met militair materieel naar Israël en de bezette Palestijnse gebieden is op 22 januari van dit jaar in werking getreden. Ondertussen is er, zacht uitgedrukt, van alles gebeurd in de regio. Mijn vragen zijn relatief recht door zee.

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om de uitvoering daarvan mogelijk te maken en te verzekeren?

Zijn er contacten gelegd met andere Europese staten om hen aan te sporen vergelijkbare initiatieven en een vergelijkbaar verbod in te voeren?

Een derde vraag, die ondertussen nog actueler is geworden, betreft de doorvoer en het overvliegen van vliegtuigen die wapens leveren aan andere landen waar ernstige schendingen van het internationaal recht plaatsvinden. Zou de regering diezelfde maatregelen ook voor die landen overwegen?

Deze vraag is actueler geworden, aangezien de vraag rijst wat we doen als de Verenigde Staten een vliegtuig inzetten dat onder de noemer 'dual-use' enerzijds levert aan Israël en anderzijds wapens transporteert met het oog op een mogelijke interventie in Iran. Wat doen we in zo'n geval?

Ik begrijp dat u op die laatste vraag misschien niet meteen een antwoord kunt geven, maar ze is wel de moeite waard om te stellen.

Ik kijk uit naar uw antwoord.

19.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Almaci, mijn beleidscollega bekijkt momenteel, in overleg met het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), de douane en de politie welke concrete maatregelen nodig zijn om dit koninklijk besluit correct te implementeren. Uiteraard blijft de verplichting voor het DGLV om geen enkele vergunning af te leveren die in strijd is met het door u aangehaalde koninklijk besluit van

18 januari 2026, onverminderd van kracht.

In ieder geval zullen de handhavingsmaatregelen gebaseerd zijn op de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling van de luchtvaart. Die wet belast enerzijds de inspecteurs van het DGLV met het toezicht op de naleving van de luchtvaartregelgeving en stelt anderzijds deze dienst in staat een beroep te doen op de medewerking van de politiediensten.

Met andere woorden, het bestaande wettelijke kader biedt de inspecteurs van de DGLV al de mogelijkheid om de inspecties uit te voeren die zij noodzakelijk achten.

Wat de uitwisseling van informatie betreft, verplicht artikel 4 van het koninklijk besluit van 18 januari 2026 dat iedereen die kennis heeft van een van de verboden gevallen verplicht is die aan het DGLV te melden. Voor het overige verloopt de uitwisseling van informatie op basis van het gemeen recht. De strafrechtelijke sancties waarin artikel 29 van de voormelde wet van 27 juni 1937 voorziet, maken deel uit van de maatregelen die bij het koninklijk besluit van 18 januari 2026 zijn vastgesteld om schendingen van de in de artikelen 2 en 3 vastgelegde verplichtingen te bestraffen. Die strafrechtelijke sancties kunnen naast de algemene civielrechtelijke aansprakelijkheidsregeling bestaan.

België heeft deze maatregelen aan de Europese partners meegedeeld tijdens de vergaderingen van de COARM-groep in januari en maart. De tekst van het koninklijk besluit werd eveneens gepubliceerd op het online portaal van COARM, dat toegankelijk is voor alle Europese wapenexportcontroleoverheden. Er dient te worden opgemerkt dat de definities van doorvoer onder controle per Europees land verschillen en dat sommige lidstaten dit soort overvluchten en technische tussenlandingen al kunnen verbieden onder hun huidige wetgeving.

De maatregel werd genomen ten aanzien van Israël, gelet op de urgentie van de situatie, maar ook omdat Israël de enige bestemming is waarvoor op federaal en gewestelijk niveau een restrictief beleid is aangenomen, naast de bestemmingen die onder een VN- of EU-embargo vallen. De lopende herziening van de gewestelijke decreten moet de controle op doorvoeroperaties voor alle gevoelige bestemmingen vergemakkelijken.

Quant à la cargaison de matériel, qu'évoque Mme Jacquet, je puis vous confirmer qu'elle est toujours bloquée à Bierset. L'interception a pu avoir lieu grâce à des informations circonstanciées, qui m'ont été données par une association de défense des droits de l'homme. Une précision importante s'impose toutefois à propos de ce transport d'armes: cette hypothèse de transport, dès lors qu'elle semble s'apparenter, d'après les premières informations disponibles, à un transit douanier, relève bien évidemment de la compétence des Régions. Je me permets dès lors de vous renvoyer à mes collègues des gouvernements régionaux, qui ont été informés par mon cabinet, pour davantage de précisions quant à la cargaison évoquée par Mme Jacquet.

Quant à la compagnie aérienne mise en cause, la procédure pénale commencée par mon prédécesseur est toujours à l'instruction.

Wat betreft de vraag over *dual-use*, dat is een heel interessante vraag, maar ik wil dat eerst grondig bekijken met mijn ploeg.

19.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): Ik dank de minister, zeker ook wat betreft die laatste vraag. Ik weet het dat ik er zelf ook geen antwoord op heb, maar het is wel *food for thought*. Ik dank u ook, omdat u aangeeft dat men al kan ingrijpen. Het is nu aan de inspecteurs en de politiediensten om te inspecteren. Ik hoop dat zij dat ook proactief doen, maar het is heel belangrijk – dit heb ik goed genoteerd – dat er ook een meldingsplicht is. Dat vind ik een zeer goede zaak.

In de haven van Antwerpen hebben we een aantal ervaringen gehad met de doorvoer van containers met wapens, zelfs al hadden die niet de juiste vergunningen. Vanuit de verschillende niveaus werd dan naar elkaar gekeken. Er was geen enkele meldingsplicht en helaas hebben ngo's die ervaringen naar buiten moeten brengen. Ik hoop dus dat we dat hier kunnen vermijden en dat dit ook een inspiratie kan zijn, ook voor de scheepvaart wat dat betreft. Die strafrechtelijke sancties zijn er en helaas zijn ze nodig. Ik denk dat beide met elkaar samengaan.

Ik dank u dus voor deze maatregelen. Ik dank u ook voor uw antwoorden en ik hoop effectief dat er

vanuit de diensten zelf zeer proactief kan worden gewerkt. Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56014325C van mevrouw De Knop wordt uitgesteld.

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56014347C)**

- **Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56015150C)**

20 **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation des chemins de fer" (56014347C)**

- **Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56015150C)**

20.01 **Dorien Cuylaerts (N-VA)**: Mijnheer de minister, tegen 2033 moet België, in uitvoering van de Europese regelgeving, het binnenlandse spoorvervoer openstellen voor concurrentie. Daarmee komt er een einde aan het monopolie van de NMBS op het Belgische spoor.

Die liberalisering betekent een grote hervorming voor ons spoorlandschap. In andere Europese landen zien we dat dit zowel kansen als risico's met zich brengt, een mogelijk beter en uitgebreider aanbod, maar ook een grotere complexiteit voor de reiziger.

Ik heb daarom de volgende vragen voor u.

Welke concrete voorbereidingen worden vandaag al genomen om de liberalisering van het spoor in goede banen te leiden?

Hoe beoordeelt u de mate waarin de NMBS vandaag klaar is om vanaf 2033 concurrentie aan te gaan op het Belgische spoor?

Wat is uw visie op de organisatie van het spoornet na 2033?

Hoe zult u garanderen dat ook minder rendabele lijnen en regio's voldoende bediend blijven?

Op welke manier zult u ervoor zorgen dat de liberalisering effectief leidt tot een beter aanbod en meer kwaliteit voor de reizigers?

20.02 **Dimitri Legasse (PS)**: Monsieur le ministre, voilà des mois que nous sommes plusieurs à vous interroger sur la libéralisation du rail. Vous n'avez eu de cesse de justifier toutes les réformes finalement entreprises, celles-là même qui détruisent le droit des travailleurs par la libéralisation. On a d'ailleurs peur que cela ne continue et même au détriment des utilisateurs.

Mme Cuylaerts vient d'évoquer différentes difficultés relatives notamment aux zones rurales, au cadencement ou aux divers opérateurs, ce qui pourrait complexifier le rôle du rail et embarrasser les voyageurs.

À de nombreuses reprises, nous avons eu ce débat, monsieur le ministre, et vous assumez en quelque sorte ce choix politique. Vous martelez même qu'une future attribution directe à la SNCB est impossible après 2032, alors que notre pays peut être considéré comme un marché complexe, qu'il est possible d'améliorer la qualité ou le rapport coût-efficacité du prochain contrat et qu'il n'y a pas de consensus entre les experts sur cette future mise en compétition de l'entreprise publique. Le fait de ne pas parler de l'attribution directe et de ne pas utiliser cette possibilité est aussi, me semble-t-il, un choix politique.

Pourquoi finalement ne pas développer, monsieur le ministre, un débat transparent sur le sujet? Pourquoi ne pas rendre publiques vos discussions avec la Commission européenne? Pourquoi ne pas vous expliquer ou ne pas nous expliquer le modèle que vous utilisez et votre vision du rail libéralisé?

Pourquoi ne pas développer les conséquences pour les utilisateurs? Je veux aussi faire référence au recours pendant concernant l'attribution du marché néerlandais. Enfin, ce sont autant de questions dont j'aurais aimé débattre avec vous aujourd'hui, monsieur le ministre. Merci de bien vouloir tenter d'y répondre.

20.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, cher collègue, comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer à plusieurs reprises, il convient de rappeler que l'actuel contrat de service public de la SNCB, entré en application le 1^{er} janvier 2023 et qui arrivera à échéance le 31 décembre 2032, a été attribué sur la base de l'article 5 du règlement 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Or, cet article, qui permettait une attribution directe sans contestation possible et moyennant le respect de certaines conditions, n'est plus d'application depuis le 25 décembre 2023. Cette base légale n'existe donc plus pour l'attribution des prochains contrats de services publics.

Le règlement 1370/2007, qui constitue donc le fondement juridique essentiel des contrats de services publics de transport ferroviaire de voyageurs, prévoit en son article 5.3 le principe selon lequel les contrats de services publics sont attribués par voie de mise en concurrence, les autres modes d'attribution étant des exceptions, à interpréter dès lors de manière stricte.

Parmi ces exceptions, on retrouve l'exception liée à la présence de circonstances exceptionnelles, l'exception relative aux contrats de faible volume, ou encore celle qui concerne la présence de certaines caractéristiques structurelles et géographiques propres au marché et au réseau, pour des motifs d'amélioration significative de la performance.

Les différentes exceptions requièrent, pour pouvoir être invoquées, la démonstration du respect des conditions spécifiques qui les encadrent. Or, force est de constater que certaines de ces exceptions ne sont objectivement pas applicables à la situation belge, tandis que d'autres présentent une insécurité juridique significative.

Si la politique implique bien entendu de faire des choix, ce que j'assume parfaitement, il est faux de prétendre que l'on peut faire en la matière exactement ce qu'on veut, indépendamment du cadre européen.

Het gebruik van onderhandse gunningen op basis van de kenmerken van het netwerk en de markt met het oog op aanzienlijke verbeteringen van de prestaties kan dus alleen worden overwogen op voorwaarde dat er vooraf een bijzonder solide motivering voorhanden is. Die moet worden voorgelegd aan een onafhankelijke beoordelingsinstantie en kan worden gecontroleerd door de Europese Commissie, die ambtshalve of op basis van een klacht optreedt. Bij gebrek aan gedetailleerde precisering over de wijze waarop deze uitzondering ten uitvoer moet worden gelegd, brengt de ruime formulering ervan een aanzienlijk risico voor rechtsonzekerheid met zich mee dat de continuïteit van de openbare dienstverlening kan schaden. Het zou overigens noch de reizigers, noch het spoorwegpersoneel een dienst bewijzen om de spoorwegen zo in onzekerheid te storten over de manier waarop het spoorvervoer in de toekomst georganiseerd zal worden. Tegelijkertijd kan een dergelijke hervorming niet zomaar uit de losse pols worden doorgevoerd.

Je suis pour ma part soucieux de préparer la SNCB à un environnement inéluctablement plus concurrentiel et, tout autant, de créer les conditions permettant d'améliorer le service fourni au public et aux différents clients du rail dans le contexte du quatrième paquet ferroviaire européen. Celui-ci s'impose à nous, qu'on le veuille ou non. Je suis, en cela, parfaitement loyal à l'accord de gouvernement.

Goed georganiseerde aanbestedingsprocedures die op de juiste wijze worden aangestuurd door een overheidsinstantie die haar rol als beheerder van het openbaarvervoersysteem ernstig neemt, vormen inderdaad een hefboom om de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren, ook en misschien wel in de eerste plaats op de minder rendabele lijnen, zowel in stedelijke als in landelijke gebieden. Dat is in elk geval wat de ervaring leert die zich geleidelijk in heel Europa verspreidt.

Tegelijkertijd toont de opgedane ervaring aan dat de coördinatie van spoorwegsystemen van essentieel

belang is, met name op het gebied van dienstregeling en tarieven, evenals een eerlijke toegang tot strategische activa, zoals het rollend materieel. Dat systeem is dan ook een model dat wij nauwlettend analyseren.

Monsieur Legasse, comme vous le soulignez, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec la Commission européenne. Celle-ci m'a confirmé son interprétation selon laquelle l'attribution directe ou après mise en concurrence de l'ensemble des services en un seul lot n'est pas son point de vue et a invité la Belgique à préparer minutieusement les premières étapes de la mise en concurrence. Je n'ai évidemment pas à me mêler de son point de vue sur les Pays-Bas, mais je peux vous assurer qu'ils attendent avec une attention particulière l'évolution du dossier hollandais. Je ne souhaite pas prendre les mêmes risques.

Dat houdt in dat wij grondig moeten nagaan welke voorwaarden nodig zijn om het spoorwegsysteem in België ook na 2023 goed te laten functioneren.

Aangezien ik geen leerling-tovenaar ben, streef ik ernaar een routekaart uit te stippelen die zowel ambitieus als haalbaar is op basis van de ervaringen in de buurlanden. De eerste stap is, zoals u weet, de geleidelijke uitbreiding van contractwerking in de spoorwegsector, waarbij de mechanismen voor sociaal overleg worden gemoderniseerd en de verworven rechten worden gerespecteerd.

Ik zal, zoals u weet, binnenkort zeker bij u terugkomen om de volgende stap te bespreken.

20.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het nog eens beluisteren en tot in detail uitspitten, want de liberalisering van het spoor komt er inderdaad aan. Het jaar 2033 lijkt ver, maar voor een dergelijk onderwerp is dat in principe en in de realiteit eigenlijk morgen al. Ik kom later nog op het onderwerp terug wanneer ik het antwoord nog eens grondig heb beluisterd.

20.05 Dimitri Legasse (PS): Je vous croyais, monsieur Crucke, moins fataliste, et parfois plus aventurier, comme vous nous l'avez d'ailleurs démontré. En bon juriste que vous êtes, vous savez que des interprétations, il y en a autant que de juristes, parfois davantage. Dans le cas qui nous occupe, il y a des exceptions tout à fait audibles et existantes, notamment une certaine liaison sur Bruxelles.

Quant à moi, je pense différemment de vous. Il vaut la peine de tenter l'exception, même s'il y a une forme d'insécurité juridique. D'autant que, si on s'y prend suffisamment tôt, on peut, me semble-t-il, avoir le temps nécessaire et suffisant pour analyser cette éventuelle difficulté ou cet éventuel risque juridique.

Je vous avais suggéré lors d'une commission précédente, et je pense que j'en ferai la demande formelle, qu'on puisse auditionner les différents experts qui ne sont pas d'accord entre eux, comme souvent, et avoir ici une discussion libre et transparente sur le sujet.

Je ne sais pas si la Commission européenne acceptera d'évoquer le sujet, quant à elle, en commission parlementaire ici, mais cela en vaudrait vraiment la peine, me semble-t-il.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het televisieprogramma De Trein" (56014349C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De televisieserie De Trein" (56014570C)

21 Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'émission de télévision De Trein" (56014349C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La série télévisée "De Trein"" (56014570C)

21.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Sinds kort kunnen we op VTM 2 en VTM GO de nieuwe reeks *De*

Trein over de NMBS volgen. Het programma geeft, naar eigen zeggen, een exclusieve blik achter de schermen of toont, zoals het daarstraks in de vergadering door mevrouw Dutordoir werd gezegd, het leven zoals het is op de trein. We zien daar dat er dagelijks 900.000 reizigers worden vervoerd en dat duizenden medewerkers zich inzetten om alles vlot te laten verlopen. Tegelijk stel ik vast dat heel wat reizigers vandaag toch een andere realiteit ervaren, de realiteit van het leven zoals het is met vertragingen, geschrapte treinen, problemen met de toegankelijkheid en een dienstverlening die onder druk staat.

Mijnheer de minister, was u op de hoogte van dit televisieprogramma en de betrokkenheid van de NMBS bij de productie ervan? Welke financiële bijdrage heeft de NMBS geleverd aan dit programma, rechtstreeks of onrechtstreeks? Ik krijg graag een zo volledig mogelijk antwoord. Hoe verantwoordt u dergelijke uitgaven in een context waarin de NMBS met operationele problemen en grote investeringsnoden wordt geconfronteerd? Deelt u de mening dat de focus in de eerste plaats moet liggen op een betrouwbare dienstregeling, eerder dan op imagocampagnes?

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

Donderdagavond 26 maart konden televisiekijkers de eerste aflevering van de nieuwe serie 'De Trein' zien. Of de realiteit die treinreizigers en een respectabel aandeel van de NMBS-medewerkers (bijna) dagelijks ervaren overeenstemt met de teneur die in de eerste uitzending werd geschetst laat ik in het midden.

Heeft de minister de aflevering(en) van de serie 'De Trein' bekeken? Behoort hij tot het kijkerspubliek? Zo ja, wat was de kijkervaring van de minister?

Kadert de reportage/serie in een marketingstrategie van de NMBS? Welk doel(en) wordt daar desgevallend mee nagestreefd? Hoe zal dit achteraf geëvalueerd worden?

Welk bedrag heeft het maken van deze serie gekost aan de NMBS?

Wat is de rechtstreekse prijs die moest betaald worden voor het maken van de serie aan DPG/VTM?

Welke onrechtstreekse kosten werden gegenereerd?

Hoe verhouden deze totale kosten voor de realisatie van deze serie zich tot het gehele voorziene budget voor reclame, publiciteit of promotie van 2026?

21.03 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, vooraleer in te gaan op uw concrete vragen, vind ik het toch belangrijk om te benadrukken dat de dienstverlening van de NMBS een zeer positief evolueert. In het Frans zeggen we: *plus est toujours en nous*. We mogen en moeten dit toch ook in de verf zetten. Al ruim twee jaar vertoont de stiptheid een zeer positieve tendens, namelijk een stijging van 87,5 % in 2023 naar 91,7 % in 2025.

De eerste maanden van 2026 tonen een verdere stijging. De stiptheid van het treinverkeer is een van de belangrijkste drivers in de ervaring van onze reizigers. We zien dat ook in de stijgende klantentevredenheid. Dat komt onder andere door een betere stiptheid, maar ook door een beter treinaanbod en lagere tarieven voor wie vaak de trein neemt. We stellen ook vast dat er al meer dan 1,3 miljoen reizigers hebben gekozen voor de Train+-kaart, waarmee intussen al 40 % van de occasionele reizen plaatsvindt. Dat betreft reizen zonder abonnement.

Ik kom nu tot de concrete vragen over de tv-reeks *De Trein*.

Ja, mijn communicatiedienst was vooraf op de hoogte van de geplande uitzending van deze reeks. De reeks wordt uitgezonden op VTM, VTM2 en VTM Go en bereikt daardoor een breed Vlaams televisiepubliek, met ikzelf erbij. Ik volg de Vlaamse televisie regelmatig om goed op de hoogte te blijven van de verhalen en thema's die spelen in Vlaanderen. Als minister van Mobiliteit is een serie die de NMBS onder de aandacht brengt voor mij bovendien bijzonder relevant.

Daarnaast valt het volledig binnen de autonomie van de NMBS om al dan niet in te gaan op verzoeken die ze ontvangt van persmedia of productiehuisen. Ik ben zeer tevreden dat mensen dankzij deze reeks

een blik kunnen werpen op het harde werk voor en achter de schermen bij de NMBS. Het kan enkel bijdragen tot een positief imago voor de NMBS, op een moment dat het door de energiecrisis nog belangrijker is om mensen te overtuigen om de trein te nemen.

De NMBS heeft geen financiële bijdrage geleverd aan de reeks. Wel heeft de NMBS besloten om gebruik te maken van de reclameruimte rond de televisiereeks die wordt uitgezonden via de kanalen van DPG Media. De focus van die reclame is uitsluitend gericht op rekruteringen, met name op de rekrutering van operationele profielen.

Omwille van een commerciële afspraak met DPG Media kunnen we niet communiceren over het precieze bedrag. Uiteraard heeft de NMBS daarnaast ook logistiek medewerking verleend binnen het kader van de geldende veiligheids- en bedrijfsregels, bijvoorbeeld door de filmploeg toegang te geven. Het bestede advertentiebedrag past volledig binnen het budget dat de NMBS spendeert aan rekruteringscommunicatie en is dus geen extra budget.

Deze uitgaven gaan ook niet ten koste van investeringen voor infrastructuur en materieel en ze doen geen afbreuk aan de prioriteit die de NMBS blijft geven aan stiptheid, toegankelijkheid en veiligheid. Integendeel, ze maken deel uit van een veel breder en gevarieerder geheel van acties, campagnes, sociale media, events en stages die ervoor zorgen dat de NMBS, net als in de voorbije jaren, haar aanwervingsdoelstellingen haalt.

In de laatste drie jaar – 2023, 2024 en 2025 – zijn zo'n 4.000 medewerkers aangeworven. De advertenties bij deze televisiereeks zijn volledig in lijn met de rekruteringsnoden voor dit jaar en zijn gericht op operationele profielen als treinbegeleiders, techniekers, treinbestuurders enzovoort, die essentieel zijn voor het verzekeren van een betrouwbare en veilige dienstverlening. Ze zijn dus volledig verantwoord binnen de maatschappelijke rol van de NMBS. Het budget viel, zoals ik daarnet gezegd heb, volledig binnen het gewone budget voor rekruteringscommunicatie die essentieel is om, zoals in de voorgaande jaren, de aanwervingsdoelen te halen en zo de dienstverlening te blijven verbeteren.

De televisiereeks is bovendien geen imagocampagne. Het is een realityreeks waardoor de kijkers een realistisch beeld krijgen van de dagelijkse realiteit van het treinverkeer. Gelet op de uitdagingen die een gespannen arbeidsmarkt stelde, zeker in Vlaanderen, kan ik niet anders dan dit initiatief om de NMBS als werkgever in de kijker te zetten, als positief beoordelen.

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

Ik ben het voor één keer niet eens met u. Ik sluit me niet aan, maar ik begrijp wel dat de cijfers in de laatste twee jaren positief waren en dat men dat in de verf wil zetten.

Ik vind niet dat men daar een tv-programma voor nodig heeft. Volgens mij hebben de reizigers daar niets aan. Ze hebben meer aan een betrouwbare dienstverlening. Dat is de cijfers in de verf zetten. Men moet het voelen. Men moet die cijfers voelen. Men moet die verbetering voelen.

Het positieve imago zal er pas komen wanneer er geen of minder afschaffingen zijn, wanneer de toegankelijkheid er is, wanneer er stipte treinen zijn. Ik geloof echt wel dat de Vlaamse televisiekijker dit programma leuk zal vinden, want we houden van realitytelevisie, maar ik weet niet of de realiteit wel effectief weergegeven wordt, dus inclusief de storingen, de afschaffingen, het niet stipt zijn, het niet toegankelijk zijn en dergelijke meer. Ik weet niet of dat ook belicht wordt in die serie, want ik moet toegeven dat ik ze nog niet bekeken heb. Ik weet wel, uit wat ik hoor van de gebruikers, dat ze botst op enig onbegrip.

Het is ook weer typerend dat we het precieze bedrag niet mogen weten. Ik had eigenlijk niets anders verwacht. Het programma wordt uitgezonden in primetime, dus er zal zeker een enorm kostenplaatje zijn. Dan vraag ik me af hoe er wordt omgegaan met het belastinggeld. We spreken hier nog altijd over publieke middelen, belastinggeld van de mensen, waar toch hard voor gewerkt moet worden. Dat wringt een beetje voor mij. De prioriteit moet volgens mij liggen bij de betrouwbare dienstverlening en niet zozeer bij imagocampagnes, maar we mogen het al eens oneens zijn, meen ik.

21.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik vind dit een ontstellend antwoord. Het gaat over belastinggeld, maar wij mogen niet weten hoeveel het kost, noch wat ermee gebeurt. Ik dacht altijd dat

u een voorstander was van transparantie. Ik weet niet of er andere spoorbedrijven zijn die op dit moment ergens een reportage willen op televisie waar het concurrentie-element in zit.

U zegt zelf dat het geen imagocampagne is, maar een realistisch beeld schetst. Ik durf dat te betwijfelen. Ik denk dat zeer veel treinreizigers daar anders over denken. Ik kan u althans verzekeren dat er op z'n minst een aantal personeelsleden zijn die daar heel anders over denken en daar zelfs ronduit mee lachen. Het past een beetje binnen het geheel waarin men alles altijd zeer mooi voorstelt bij de NMBS, zowel qua stiptheidscijfers, waar al wat aan gesleuteld is, als qua haltes die worden voorbijgereden.

Er is nog steeds een groot aantal afgeschafte treinen. De 1,3 miljoen gebruikers van de Train+-kaart worden ook weer aangehaald. Het is logisch dat reizigers die kortingskaart kopen om zo te kunnen besparen op de aankoop van tickets. Het is een ingewikkeld systeem dat misschien niet nodig was.

Alles wordt dus heel mooi voorgesteld, maar in feite schept men hier een beeld dat volgens mij niet overeenstemt met de realiteit. Hoeveel dit de belastingbetaler kost, mogen we weer niet weten, geheel in de stijl van de NMBS. Dat vind ik ontzettend betreurenswaardig. Het is trouwens opvallend dat zelfs iemand uit de meerderheid zegt dat men er niet meer van opkijkt dat de NMBS dat bedrag niet meedeelt. Dat is op zich al een bijzonder trieste vaststelling.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 56014422C, 56014569C en 56014669C van de heer El Yakhoulfi, mezelf en mevrouw Gielis worden uitgesteld. Vraag nr. 56014423C van de heer El Yakhoulfi wordt ook uitgesteld.

22 Questions jointes de

- **François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "La motion commune des bourgmestres bruxellois en matière de survol intempestif de leurs communes" (56014590C)
- **Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Les demandes des bourgmestres bruxellois sur le survol de la Région bruxelloise" (56014671C)

22 Samengevoegde vragen van

- **François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De gemeenschappelijke motie van de Brusselse burgemeesters m.b.t. de vluchten boven hun gemeenten" (56014590C)
- **Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De vragen van de Brusselse burgemeesters betreffende de vluchten boven het Brusselse Gewest" (56014671C)

22.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, les 19 bourgmestres de la Région bruxelloise ont adopté une motion commune dénonçant le survol, qu'ils qualifient de catastrophique, de leur région par les avions au départ et à l'arrivée de Brussels Airport. Selon eux, la situation se serait fortement aggravée ces dernières semaines, notamment en raison d'un usage jugé abusif de la piste 07, qui ne devrait être utilisée qu'à titre exceptionnel. Ils évoquent des nuits devenues infernales pour de nombreux habitants, avec un avion toutes les 12 minutes et un taux d'infraction aux normes de bruit bruxelloises atteignant 95 % pendant certaines plages horaires. Ils rappellent également qu'une étude récente évoque 220 000 personnes fortement incommodées par le bruit, pour un coût estimé à 1 milliard d'euros par an en dépenses de santé, ainsi que plusieurs condamnations judiciaires ayant déjà entraîné le paiement de dizaines de millions d'euros d'astreintes par l'État fédéral.

Monsieur le ministre, confirmez-vous l'augmentation récente de l'utilisation de la piste 07 et pouvez-vous indiquer les raisons opérationnelles précises de l'utilisation de cette piste ces dernières semaines?

Les normes de vent actuellement en vigueur pour le choix des pistes font-elles l'objet d'une évaluation scientifique et opérationnelle actualisée et, dans l'affirmative, une révision est-elle envisagée?

Existe-t-il une étude indépendante et actualisée évaluant l'impact économique d'une interdiction totale ou partielle des vols de nuit à Brussels Airport? Si oui, est-il possible d'en communiquer les conclusions

au Parlement?

Le gouvernement fédéral envisage-t-il l'instauration d'un plafond annuel des mouvements aériens? Si cette option est écartée, pourquoi?

Quelles mesures concrètes ont-elles été prises depuis le début de la législature pour réduire les nuisances sonores au début de la Région bruxelloise?

Comment le gouvernement entend-il éviter la multiplication des astreintes judiciaires en 2026 et mettre fin à une situation où l'État paye des pénalités plutôt que de se conformer aux décisions de justice?

Enfin, une concertation formelle avec les 19 bourgmestres bruxellois est-elle prévue à court terme afin d'examiner leurs propositions techniques, notamment celles élaborées avec pilotes et simulateurs de vol?

Je sais qu'on parle souvent de ce dossier, monsieur le ministre, mais je trouve que cette expression des 19 bourgmestres est un fait politique important.

22.02 Florence Reuter (MR): Monsieur le président, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre, la Conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a récemment adopté une motion unanime visant à réduire le survol des zones densément peuplées, en particulier au regard de l'augmentation des atterrissages au-dessus de Bruxelles.

Cette motion intervient dans un contexte déjà bien documenté: en 2025, plus de 72 000 décollages ont été recensés en direction de la capitale et plus de 19 000 atterrissages, dont près de 11 000 de nuit. Sur certaines routes, jusqu'à 95 % des atterrissages seraient en infraction avec les normes de bruit.

Par ailleurs, plusieurs décisions de justice ont déjà pointé le caractère problématique des instructions actuelles en matière de sélection des pistes, notamment en lien avec des normes de vent jugées trop strictes, entraînant une utilisation accrue des pistes subsidiaires 01 et 07... et donc un survol accru de Bruxelles.

Dans la continuité des préoccupations déjà exprimées par de nombreux riverains, notamment en Brabant wallon, cette situation appelle des réponses claires.

Dès lors, je souhaite vous poser les questions suivantes:

Comment entendez-vous répondre concrètement à la demande des bourgmestres visant à limiter strictement le survol des zones densément peuplées, tout en garantissant la sécurité et l'activité économique de l'aéroport?

Envisagez-vous une révision des normes de vent actuellement en vigueur, afin d'éviter une utilisation trop fréquente des pistes subsidiaires, conformément aux décisions de justice rendues?

Quelles mesures structurelles comptez-vous prendre pour réduire les vols de nuit et garantir le respect effectif des normes de bruit, alors que les infractions restent massives?

Enfin, vous avez indiqué que ce dossier relevait de plusieurs niveaux de pouvoir: quelle initiative comptez-vous prendre, en tant que ministre fédéral de la Mobilité, pour faire évoluer concrètement la situation dans un calendrier clair?

22.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, je réalise pleinement les nuisances causées par l'utilisation de la piste 07L pour les atterrissages. Ces mouvements gênent un nombre de personnes qui, auparavant, n'étaient pas autant exposées au bruit des avions, même si la trajectoire concernée était utilisée épisodiquement depuis 2016, soit bien avant ma désignation en tant que ministre en charge de la Mobilité.

L'utilisation récente de l'approche rectiligne est due, d'une part, à l'obligation de mettre en place des approches avec guidage satellitaire prescrite par l'Union européenne, et, d'autre part, par

l'augmentation des vents de l'est et du nord qui dérogent à la systématique du *Preferential Runway System* (PRS).

Je peux confirmer qu'entre 2024 et 2025, les approches via la 07L ont doublé, passant de 3 à 6 % des atterrissages, soit un peu plus de 6 000 atterrissages en 2025. À titre de comparaison, il y a eu en 2025 13 364 atterrissages via la 01 et 77 403 atterrissages via les 25R et L.

J'ai donné instruction à mon administration et à skeyes de veiller au respect strict des normes de vent. Par ailleurs, une analyse est en cours en vue de comparer les normes de vent d'application à Bruxelles à celles appliquées dans les aéroports de nos pays voisins. Les premiers éléments en ma possession ne montrent pas de différence entre les aéroports visés. J'ai cependant demandé à skeyes d'objectiver sa méthode de calcul des vents. Dès que je serai en possession de tous les éléments utiles, je veillerai à préciser l'application de ces normes via une publication aux *Aeronautical Information Publication* (AIP).

Une étude menée en 2024 par Transport & Mobility Leuven pour mon administration n'a pas permis de tirer des conclusions fermes de l'impact d'une réduction ou d'une interdiction des vols pendant la nuit. Je cite en néerlandais.

Het is moeilijk met zekerheid te zeggen of strenge beperkingen op nachtvluchten of strengere geluidsquota uiteindelijk een positief effect zullen hebben op de maatschappij, omdat dit grotendeels afhangt van de gekozen waarderingsmethode.

Si vous le souhaitez, je tiens à votre disposition le résultat de cette étude extrêmement technique. La question d'un éventuel plafonnement des mouvements sera abordée dans le cadre de la préparation du permis environnemental de l'aéroport. Mon administration collabore étroitement avec la Région flamande, qui est compétente en la matière et qui sera donc appelée à prendre une décision sur la base d'une analyse poussée et transparente, conforme à l'approche équilibrée mandatée par l'Union européenne.

Conformément à l'accord de coalition auquel je me réfère, le gouvernement a entamé la préparation d'une *vliegwet* qui devra créer un cadre transparent et objectif pour régler cette matière. En décembre 2025, le gouvernement a validé la création d'un comité de pilotage que je présiderai. J'ai d'ores et déjà invité les Régions à désigner leurs représentants au groupe de travail qui, sera notamment composé d'experts internationaux.

Sans attendre les résultats tangibles de cette initiative structurante, j'ai demandé de généraliser les approches CDO (Continuous Descent Operations), de relever les plafonds d'interception et d'examiner les procédures d'atterrissage et de décollage. En complément de ces interventions ponctuelles, je compte également agir suivant plusieurs grandes priorités: veiller à ce que l'utilisation des pistes 25L et 25R soit maximisée, analyser les activités de nuit de l'aéroport en veillant au respect strict des créneaux octroyés, viser une diminution significative des décollages entre 23 heures et 6 heures, et imposer le respect des décisions de justice lorsque les questions de sécurité le permettent.

Il doit être clair que je ne souhaite pas cautionner le paiement de sanctions pécuniaires par manque d'initiative du gouvernement. Je compte donc mettre de l'ordre dans la situation actuelle. Plusieurs actions sont en cours, notamment une visant la levée de certaines astreintes devant le juge concerné. J'ai également fait en sorte que skeyes soit systématiquement partie à la cause afin, d'une part, que ses arguments – notamment ceux liés à la sécurité – puissent être entendus et, d'autre part, que l'entreprise prenne ses responsabilités lorsque le paiement d'astreintes est réclamé.

Il me plaît également de préciser que, depuis mon entrée en fonction, aucune citation nouvelle ne m'a été adressée. Il s'agit donc pour l'instant de gérer les citations passées tout en prenant soin d'élaborer un cadre satisfaisant pour toutes et tous afin de protéger l'État à l'avenir. L'action que j'entends mener sera organisée en grande transparence vis-à-vis des mandataires locaux. J'ai donc déjà donné instruction à skeyes de reprendre le dialogue avec les riverains et leurs représentants. J'ai par ailleurs proposé au président de la Conférence des bourgmestres de rencontrer les signataires de la motion. Plusieurs dates ont été soumises et j'attends un retour à cet égard de leur part.

22.04 **François De Smet** (DéFI): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre.

Je serais en effet heureux, en ce qui me concerne, de recevoir l'étude que vous mentionnez ainsi que ses résultats.

On sent parfois une tentation, non pas chez vous mais dans ce dossier, de division entre les survolés: les survolés de la 01, les survolés de la 07... On sent parfois que, malheureusement, les uns se disent que, si les avions étaient renvoyés sur les autres, ce serait mieux. Or, il s'agit en réalité d'un combat commun. Il faudrait que l'on arrive à ce qu'il n'y ait plus aucun vol de nuit – c'est là ma conviction réelle pour Bruxelles – et à diminuer sensiblement les nuisances en journée et ailleurs.

C'est vrai que beaucoup de choses sont en cours. C'est vrai que vous respectez votre accord de coalition. Nous verrons ce que donnera votre groupe de travail et le travail d'objectivation. L'expérience passée ne me rend toutefois pas très optimiste sur la résolution politique de ce dossier, autrement que dans le cadre d'un accord de gouvernement, et de la négociation d'un accord de gouvernement, ce qui n'a pas été fait au moment de la constitution de l'Arizona. Nous resterons bien sûr attentifs au suivi du survol et à ce que vous ferez de l'appel des bourgmestres et de la rencontre que vous aurez vraisemblablement avec eux. Je vous remercie pour cela.

22.05 Florence Reuter (MR): Merci, monsieur le ministre.

Effectivement, quand on vous entend, on sent une volonté de ne pas encommissionner le débat, ce qui, il faut bien le dire, avait été fait sous la précédente législature. Clairement, les grandes rencontres, les grandes conférences d'alors n'avaient rien donné.

J'entends ici votre volonté d'entendre les bourgmestres bruxellois. Je ne peux que vous suggérer d'inviter également les mandataires locaux du Brabant wallon, qui sont directement touchés par la piste 01.

En ce qui me concerne, toutes mes interpellations, qu'elles soient adressées à vous ou à vos prédécesseurs, ont toujours été dans le même sens, celui d'une approche équilibrée visant non seulement à réduire bien évidemment les nuisances pour les riverains, mais aussi à permettre une activité économique pour l'aéroport. Il faut effectivement que cette approche soit équilibrée.

J'ai lu quelque part dans la presse que vous assuriez et confirmiez que la sécurité était pour vous une priorité. J'ose dès lors espérer que la procédure RNP en 07 ne sera pas temporaire mais qu'elle sera bien maintenue, car je la crois indispensable. Et j'espère par la même occasion que l'on pourra avoir cette concertation.

Je veux vous croire quand vous me dites qu'un comité de pilotage a été mis en place et sera bientôt effectif et que, d'ici là, vous mettrez tout en œuvre pour essayer de "répartir", ou plutôt de parvenir à une solution équilibrée pour tout le monde.

Quant aux normes de vent, si je ne me trompe, à Charleroi, c'est 8 nœuds et pas 7. Il faut vérifier, mais, pour moi, à l'aéroport de Charleroi, c'est 8 nœuds, et ça se passe bien. Allez voir, et je vous réinterrogerai de toute façon pour connaître les avancées.

Et merci au président pour sa flexibilité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56014424C de Mme Reuter a été reportée. La question n° 56014430C de Mme Jacquet est également reportée.

23 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De treinverbinding tussen Herent en Brussel" (56014443C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod in de stations Kortenberg en Herent" (56014474C)

23 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire entre Herent et Bruxelles" (56014443C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La desserte des gares de Kortenberg et Herent" (56014474C)

23.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

In december 2024 vernamen de inwoners van Kortenberg en Herent dat de voorstedelijke trein S9 tussen Landen en Nijvel - met belangrijke stops in Leuven en Brussel-Luxemburg - niet langer in beide gemeenten zou stoppen wegens een gebrek aan capaciteit op het spoornet.

Door een ander (sneller) treintype in te zetten zal vanaf half juni 2026 de voorstedelijke S9-trein voortaan terug stoppen in Kortenberg. Dit zal echter niet het geval zijn voor Herent.

Hoe evalueert de minister bovenvermelde situatie in het station van Herent?

Zal de minister nog ijveren voor het vinden van een oplossing voor de treinreizigers in het station van Herent? Zo ja: wanneer en hoe? Zo neen: waarom niet?

Hoe evalueert de minister het gebrek aan capaciteit op deze belangrijke verbinding?

23.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister,

De NMBS heeft recent aangekondigd dat de S9-trein vanaf 15 juni opnieuw zal stoppen in Kortenberg. Dat is op zich goed nieuws voor de pendelaars daar. Maar tegelijk blijft het station van Herent uit de boot vallen. Dat zorgt voor grote frustratie bij de inwoners en het lokaal bestuur.

Nochtans bevinden beide gemeenten zich in een gelijkaardige situatie. Eind 2024 werd beslist om de S9 niet langer in beide stations te laten stoppen, waardoor het aanbod richting Brussel daalde van drie naar twee treinen per uur. Dat leidde tot overvolle treinen, langere reistijden en moeilijke overstappen.

Nu blijkt dat er dankzij een sneller treintype opnieuw tijdswinst mogelijk is, maar slechts voor één extra stop. De keuze viel op Kortenberg. Voor Herent verandert er niets. Pendelaars voelen zich benadeeld en dreigen opnieuw de wagen te nemen.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen:

Hoe beoordeelt u de beslissing van de NMBS om wel opnieuw een stop in Kortenberg te voorzien, maar niet in Herent?

Klopt het dat de inzet van snellere treintypes slechts toelaat om één bijkomende stop in te lassen? Zijn er alternatieven onderzocht waarbij beide gemeenten opnieuw bediend kunnen worden?

Bent u bereid om samen met de NMBS en Infrabel te bekijken hoe de capaciteit op deze lijn structureel kan worden verhoogd, zodat dergelijke keuzes in de toekomst vermeden worden?

23.03 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, mevrouw Cuylaerts, de situatie in Herent toont voor mij aan dat de NMBS haar rol als publieke dienstverlener ernstig neemt en dicht bij haar lokale stakeholders staat. De bekommernissen van de gemeente en haar inwoners zijn niet alleen gehoord, maar ook grondig geëvalueerd in het kader van de dienstregeling.

Zoals ik eerder al heb toegelicht, is het opstellen van een dienstregeling vandaag een bijzonder

complexe evenwichtsoefening, zeker op een sterk verweven spoorwegnet, meer bepaald in en rond Brussel. De NMBS moet daarbij voortdurend waken over de betrouwbaarheid en de samenhang van het geheel van de dienstverlening. Extra stops zijn dus geen loutere beleidskeuzes, maar moeten ook technisch en operationeel inpasbaar zijn, zonder verstoring van andere verbindingen.

In de dienstregeling die eind 2024 van start is gegaan, werden de haltes Kortenbergh en Herent geschrapt ingevolge de herschikking van de treinbewegingen en rijpaden op de as Brussel-Leuven-Luik, die onder andere het gevolg was van het rollend materieel op de S9 tussen Nijvel en Landen. Vanaf juni 2026 zal er effectief iets veranderen. Door de inzet van een ander, sneller treintype op de S9-verbinding Nijvel-Brussel-Leuven-Landen ontstaat er opnieuw ruimte om een bijkomende stop in te laten. Dat is een concrete verbetering ten opzichte van de huidige situatie, die het mogelijk maakt om de halte Kortenbergh opnieuw in de dienstregeling op te nemen.

Tegelijk moet ik daarover ook duidelijk en eerlijk zijn. Meer dan één bijkomende stop op deze verbinding is vandaag niet realistisch, gezien de onderlinge afhankelijkheden tussen verschillende treinpaden en de bestaande operationele beperkingen. De keuze om die extra stop in Kortenbergh te voorzien en niet in Herent is geen willekeurige beslissing. Ook los van deze planningscontext zou de NMBS zich baseren op objectieve reizigersaantallen, die in dit geval in het voordeel van Kortenbergh spreken. Ik begrijp dat dit voor Herent geen bevredigend antwoord is en dat de verwachtingen daar hoger lagen. Net daarom vind ik het belangrijk te benadrukken dat de NMBS dit dossier zorgvuldig en transparant heeft behandeld en dat zij ook duidelijk communiceert over de grenzen van wat vandaag binnen een coherent dienstregelingsconcept mogelijk is.

Op langere termijn hoop ik dat de NMBS, in samenwerking met Infrabel, de bestaande mogelijkheden voor een operationele en organisatorische optimalisatie grondig onderzoekt om de stilstandtijden in de stations en de tussenpozen tussen de treinen te verkorten, zonder dat dit ten koste gaat van de betrouwbaarheid van de dienstregeling, met name voor de voorstedelijke verbindingen. Dit kan bijvoorbeeld door een grondige evaluatie van de vertrekprocedure van de treinen, in een geest van voortdurende toewijding aan de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers en een verantwoord beheer van een sterk samenhangend netwerk.

Tot slot, voor reizigers uit Herent blijft de alternatieve reisweg via de S2-verbinding met overstap in Diegem beschikbaar. De NMBS blijft samen met haar partners bovendien zoeken naar verdere optimalisaties binnen de geldende technische en operationele randvoorwaarden.

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

Dit is een situatie die parallel loopt met die op andere plaatsen, waar men dat ook al aan de hand gehad heeft en waar een aanpassing van het vervoersplan met zich meegebracht heeft dat er in het bestaand aanbod wijzingen optraden. Hier is dat ook zo.

Ik kan begrijpen dat dit niet leuk is voor de mensen in Kortenbergh en in Herent. Als men iets heeft waaraan men gewend is en als daar dan plotseling in geknipt wordt of er plotseling een afbouw van het aanbod is, dan is dat niet leuk. Ik ben wel blij dat er nu voor Kortenbergh een oplossing is, met een ander treintype wel. Daar ben ik blij om. Maar inderdaad, zoals u zei, de mensen in Herent zullen daar niets aan hebben.

Ik hoop dat, het liefst op korte termijn, die situatie nog eens bekeken en ze geëvalueerd kan worden. Ik hoop dat bij eventuele toekomstige aanpassingen van de capaciteit of de vervoersplannen de nodige aandacht naar de mensen in Herent kan gaan, die nu met een afbouw van de dienstverlening geconfronteerd worden. Misschien kan dit op termijn opnieuw rechtgetrokken worden.

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

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

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het toenemende probleem van de kabeldiefstallen" (56014444C)

24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le problème croissant des vols de câbles" (56014444C)

24.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Recente cijfers bevestigen dat het aantal kabeldiefstallen binnen het spoor gebeuren blijft toenemen. In 2025 steeg het aantal kabeldiefstallen tot 303, een toename van bijna 18 procent tegenover 2024. Buiten de grote financiële impact die oploopt tot bijna 2 miljoen euro veroorzaken de diefstallen ook aanzienlijke vertragingen binnen het spoor, tot meer als 10.000 minuten op jaarbasis.

In het verleden gaf men aan om van de strijd tegen kabeldiefstallen een prioriteit te zullen maken.

Hoe verklaart de minister, ondanks die eerdere beloften, de aanzienlijke toename van het aantal kabeldiefstallen?

Hoe evalueert de minister de effectiviteit van het gevoerde beleid ter zake?

Welke maatregelen zullen genomen worden om het hoog aantal kabeldiefstallen te bestrijden?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ik beschouw de bestrijding van kabeldiefstallen als een prioritaire uitdaging voor de veiligheid en de stiptheid van het spoorwagennet. Een globale aanpak wordt toegepast met ondergrondse aanleg van kabels, betonnering in gevoelige zones, het gebruik van aluminium kabels, die minder aantrekkelijk zijn voor diefstal, evenals andere technieken die om evidente redenen niet publiekelijk kunnen worden toegelicht. Infrabel pleit eveneens voor een ruimer gebruik van drones bij bewakingsopdrachten en past haar maatregelen regelmatig aan op basis van opgedane ervaring en de evolutie van het fenomeen.

In 2025 registreerde Infrabel 303 diefstallen of pogingen daartoe, tegenover 257 in 2024, wat neerkomt op een stijging van 18 %. De beschikbare elementen wijzen erop dat de daders in de overgrote meerderheid van de gevallen in georganiseerde verbanden opereren, soms met internationale vertakkingen, wat wijst op een evoluerend en adaptief crimineel fenomeen. Daarnaast zijn de feiten sterk geconcentreerd in bepaalde zones.

In 2025 vonden 236 diefstallen, dus 78 %, plaats in Wallonië, met bijzonder zwaar getroffen provincies, met name Henegouwen met 99 en Luik met 71 diefstallen. Met andere woorden, ondanks de prioriteit die aan dit thema wordt gegeven en de reeds genoemde maatregelen, weerspiegelt de vastgestelde toename in de eerste plaats een criminaliteits- en veiligheidsprobleem dat het eigen actieterrein van Infrabel overstijgt. Infrabel zet al een breed arsenaal aan preventie- en beschermingsmaatregelen in, waaronder ondergrondse kabels, betonnering, vervanging door aluminium kabels en operationele discretie met betrekking tot bepaalde technologische maatregelen.

Wat het repressieve luik betreft, wordt systematisch klacht neergelegd en heeft Infrabel vorig jaar veroordelingen verkregen in 20 dossiers van kabeldiefstallen, waarbij in meerdere gevallen zware straffen zijn uitgesproken.

De politieacties hebben op hun beurt geleid tot 15 arrestaties, de inbeslagname van 13 voertuigen en de recuperatie van 1.000 kilo koper, wat het belang bevestigt van het hefboomeffect politie-justitie voor de globale doeltreffendheid.

Infrabel zal de reeds ingevoerde maatregelen inzake preventie, detectie en samenwerking voortzetten, overeenkomstig het kader dat door het prestatiecontract wordt bepaald. Gelet op het criminele en georganiseerde karakter van deze feiten blijft een versterking van de politieke en gerechtelijke acties evenwel onontbeerlijk om een volledig doeltreffend antwoord te verzekeren. De reikwijdte van deze acties is immers in grote mate afhankelijk van de tussenkomst van de bevoegde autoriteit, aangezien deze fenomenen het eigen actieterrein van de infrastructuurbeheerder overstijgen.

24.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord met cijfers die ik zelf al kende via een schriftelijke vraag.

Ik ben het eigenlijk in grote lijnen eens met uw antwoord. Ik ga dus zeker niet beweren dat er niets gedaan wordt. Ik heb ook in mijn vraagstelling gezegd dat u in het verleden zei dat het een prioriteit is. U begint daar nu uw eerste zin opnieuw mee en dat moet ook een prioriteit zijn.

Er zijn zeker ook wel acties ondernomen en maatregelen genomen om die kabeldiefstallen onder controle te krijgen of zelfs te proberen ze terug te dringen, maar de cijfers wijzen natuurlijk iets anders uit. U verwijst naar georganiseerde misdaad. Misschien is er sprake van een internationaal verband en dergelijke. U verwijst dus echt naar een algemeen criminaliteitsprobleem in de samenleving. Ja, ik kan dat allemaal alleen maar bevestigen en ik kan ook bevestigen dat een deel van de oplossing in het versterken van de politie zal liggen. Laat nu daar net het schoentje wringen. In zowat alle departementen van de politie zitten we met dat probleem. Vanmorgen is er nog een kabeldiefstal geweest, ik dacht ergens in Quaregnon. Het is dus een hardnekkig probleem en ik wil u aanmoedigen om ook op dit vlak niet op uw lauweren te rusten.

U hebt ook niet gezegd dat u dat gaat doen, maar ik verzoek om goed na te denken over welke maatregelen er nog kunnen worden genomen. Misschien kunnen er innovatieve, technische oplossingen bedacht worden, misschien loont het om goed in het buitenland te gaan kijken wat er nog gedaan kan worden, want het is natuurlijk toch wel een behoorlijke kostprijs qua materiaal. Daarnaast is er dan ook maatschappelijke kostprijs, door een stilvallende dienstregeling of een stilvallend vervoersaanbod. De kosten zijn dus enorm. Daar moet dan ook niet-aflatend hard aan doorgewerkt worden, maar ik dank u voor uw antwoord.

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

Le **président**: Les questions n^{os} 56014336C et 56014359C de M. Patrick Prévot sont reportées.

25 **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De acties in het kader van het 100-jarige bestaan van de NMBS" (56014497C)**
- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het 100-jarige bestaan van de NMBS" (56014568C)**

25 **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les actions menées à l'occasion du centenaire de la SNCB" (56014497C)**
- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les 100 ans de la SNCB" (56014568C)**

25.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Het is een jubileumjaar, de NMBS bestaat 100 jaar. Dat is uiteraard een belangrijke mijlpaal en het is ook positief dat daarbij wordt stilgestaan. Ik stel wel vast dat de NMBS de verjaardag niet bepaald onopgemerkt voorbij laat gaan. Zo kunnen we op de website lezen dat er op 8 mei een concert wordt georganiseerd in het fameuze station van Bergen, met onder anderen dj Henri PFR. Daarnaast worden er ook 1.100 x 2 tickets weggegeven via een wedstrijd.

Met het antwoord van daarnet in de commissie in het achterhoofd vind ik dat hier nutteloos geld wordt uitgegeven. Eigenlijk hebben we hier al een deel van het geld teruggevonden dat we in andere zaken kunnen steken. Het is uiteraard van belang dat de NMBS haar reizigers bedankt, dat zal ik niet ontkennen. In een context waarin veel reizigers dagelijks worden geconfronteerd met vertragingen, afgeschafte treinen en een dienstverlening onder druk rijzen er wel vragen bij de prioriteiten en de besteding van de publieke middelen.

Wat is de totale kostprijs van de viering van 100 jaar NMBS, gespreid over het hele jaar? Hoeveel daarvan gaat specifiek naar evenementen en communicatiecampagnes? Welke concrete acties en evenementen staan nog gepland in het kader van deze viering?

Wat is de kostprijs van het concert van 8 mei in het station van Bergen, inclusief productie, artiesten en organisatie?

Hoe wordt de wedstrijd voor het winnen van de tickets georganiseerd? Hoeveel personen hebben in totaal deelgenomen aan de actie? Kunt u aangeven in welke mate de winnaars ook werkelijk treinreizigers zijn? Heeft de NMBS zicht op hoeveel winnaars daadwerkelijk regelmatig gebruikmaken van de trein? Dat zou immers een vereiste moeten zijn. Hoe wordt gegarandeerd dat deze actie echt bedoeld is voor de reizigers en hen ook bereikt om hen te bedanken?

Acht u het tot slot verantwoord dat dergelijke uitgaven gebeuren in de huidige context van operationele problemen en grote investeringsnoden bij de NMBS? Hoe verhouden die uitgaven zich tot de prioriteit om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren?

25.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, op 19 februari trapte de NMBS een grootse campagne af die het 100-jarig bestaan van de spoorwegoperator in de kijker moet zetten. Zo werd iedereen die er mee voor zorgt dat de reis verdergaat daarvoor bedankt en in de komende periode zullen er nog heel wat andere acties plaatsvinden.

Kunt u een chronologisch overzicht geven van alle acties die zullen plaatsvinden in het kader van de viering van 100 jaar NMBS? Een heel naïeve vraag is wat de totale kostprijs van de viering van 100 jaar NMBS zal zijn. Hoe evalueert u die kostprijs? Vindt u dat, binnen de huidige budgettaire context, deze middelen oordeelkundig aangewend worden? Ik vermoed dat uw antwoord iets zal zijn in de trant van 'commercieel vertrouwelijk' en 'autonomie van de NMBS', maar we zullen dat dadelijk wel horen. Ten slotte, wat zijn de concrete doelen die worden nagestreefd met de organisaties en acties die zullen plaatsvinden in het kader van de viering van 100 jaar NMBS? Hoe zullen die doelen gemeten en geëvalueerd worden?

25.03 Minister Jean-Luc Crucke: Collega's, we vieren dit jaar de 100ste verjaardag van de NMBS met een reeks initiatieven voor zowel de reizigers, het personeel als het ruime publiek. Deze verjaardag beperkt zich niet tot het vieren van onze lange geschiedenis. Het is inderdaad een moment om terug te blikken op een rijk verleden, gestoeld op een bijzondere expertise en gedrevenheid van de NMBS-medewerkers. Het is tevens een gelegenheid om vooruit te kijken naar een mobiliteit die we nog efficiënter, betrouwbaarder en duurzamer zullen maken.

"100 jaar. De reis gaat verder." is dan ook meer dan een slogan. Het is een engagement van voortdurende evolutie en verbetering, in het belang van iedereen. We moeten ons bewust zijn van dit scharniermoment, zeker nu we op de drempel staan van misschien wel de meest ingrijpende evolutie in al die jaren, met de liberalisering van de opdracht van de openbare dienst en de intrede van een veralgemeende contractuele werving om de NMBS in staat te stellen de concurrentiestrijd te winnen.

Ik ben ook blij dat u de link maakt met de dienstverlening van de NMBS, want in dit jubileumjaar zijn er een aantal positieve evoluties. Al ruim twee jaar vertoont de stiptheid een stijgende tendens, van 87 % in 2023 naar 91 % in 2025. Dat zijn de beste cijfers in 20 jaar. In de eerste maand van 2026 is er een verdere stijging. De stiptheid van het treinverkeer is een van de belangrijkste drivers in de ervaring van onze reizigers. Wij zien dat ook in de klantentevredenheid. Zoals ik al heb meegegeven, stellen wij ook vast dat er 1,3 miljoen Train+-kaarten verkocht zijn.

Kortom, 100 jaar NMBS is een gelegenheid om de treinen, de mensen die ze elke dag laten rijden en de twee op de drie Belgen die ervan gebruikmaken in de kijker te plaatsen, zonder de blik af te wenden van de operationele uitdagingen en de investeringsnoden.

Ik kom nu concreet terug op uw vraag en geef graag een overzicht van de belangrijkste acties.

Ten eerste, het aankleden van sommige terreinen met het logo van het jubileumjaar. Ten tweede, een reeks postzegels in samenwerking met bpost die vijf iconische treinen in de kijker zetten die een belangrijke rol hebben gespeeld in de geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Ten derde, een muntstuk op initiatief van de minister van Financiën ter ere van het jubileum. Ten vierde, vier concerten voor het grote publiek en het personeel in vier grote stations, namelijk Brussel, Antwerpen, Mons en Luik, georganiseerd in het verlengde van bijkomende concerten met inbreng van eigen medewerkers. Ten vijfde, een kunstwedstrijd voor scholen waarbij leerlingen hun creativiteit kunnen tonen rond het thema van 100 jaar NMBS. Ten zesde, de achtdelige serie *De Trein*, in samenwerking met DPG Media, die de focus legt op de verschillende beroepen van de NMBS-medewerkers. De serie draagt bij tot de fierheid van het personeel over het eigen werk en helpt bij de rekrutering van nieuwe medewerkers.

Ten zevende, podcasts die de luisteraars meenemen doorheen de geschiedenis en de toekomst van de Belgische spoorwegen. Ten achtste, afspeellijsten om met de trein te reizen op het ritme van muziek. Ten negende, deelname aan Open Bedrijvendag met twee grote werkplaatsen, één in Vlaanderen en één in Wallonië. Ten tiende, de tentoonstelling "Fashion & Trains" in het najaar in het museum TrainWorld, waar elk jaar ongeveer 100.000 bezoekers komen. Op dit ogenblik loopt trouwens nog altijd de tentoonstelling over de rol van de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog, wat aantoonst dat de NMBS ook de moeilijke momenten in het jubileumjaar niet uit de weg gaat. Ten elfde, een trein bestaande uit historische rijtuigen die te bezoeken zijn door het grote publiek en het NMBS-personeel in de stations van Schaarbeek, Luik-Guillemins en Antwerpen. Ten twaalfde, een studiedag op 20 mei om op innovatieve wijze samen met experts van uiteenlopende achtergronden na te denken over de rol van de NMBS in de toekomst, waarop u als commissieleden ook bent uitgenodigd.

Ik wil ook benadrukken dat de NMBS in de vele initiatieven ter gelegenheid van de honderdste verjaardag haar medewerkers naar voren schuift als teken van appreciatie. Ik kan bevestigen dat het budget bescheiden zal blijven. Er komen geen mondaine recepties, geen dure geschenken, maar wel acties om zo veel mogelijk bestaande en nieuwe reizigers en personeelsleden op een sympathieke manier te betrekken, dat laatste ook in overleg met de vakbonden. Met dat doel voor ogen heeft de raad van bestuur een budget van maximaal 2 miljoen euro gevalideerd. In vergelijking met gelijk welke marketingcampagne van om het even welk ander bedrijf is dat effectief een correct bedrag.

Vervolgens stelde u concrete vragen met betrekking tot het aanspreken van specifieke reizigers. Aangezien het nemen van een trein niet gepaard hoeft te gaan met identificatie, is het vanzelfsprekend onmogelijk voor de NMBS om elke treinreiziger individueel te benaderen. De NMBS heeft via de haar bekende gegevens, en alleen als de reiziger daarvoor toestemming had gegeven, wel haar klanten in de omgeving uitgenodigd. De communicatie is ook gevoerd via NMBS-kanalen. Het is evenwel zeer goed mogelijk dat ook niet-reizigers zich hebben ingeschreven en zij zijn ook welkom in onze stations. Dit zijn immers plaatsen waar men niet enkel de trein kan nemen, maar ook terecht kan om boodschappen te doen of voor heel wat andere socioculturele activiteiten. Op die manier dragen ook niet-reizigers bij aan meer leven in de stations.

In totaal hebben tot op heden ongeveer 5.500 personen, zowel interne als externe, zich kandidaat gesteld om het concert in Bergen bij te wonen. Er is plaats voor ongeveer 4.000 personen. Er zijn ook nog drie concerten gepland later dit jaar in Brussel, Antwerpen en Luik, alsook een samenwerking in het kader van Lichtgolf in Oostende. De kostprijs bedraagt ongeveer 50 euro per persoon.

Die kost kan worden beperkt doordat de logistieke installaties ook voor een ander concert worden gebruikt de dag erna.

25.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Uiteraard ben ik het met u eens dat die 100 jaar gevierd moeten worden en dat dat in de kijker moet worden gezet. De prioriteiten moeten echter juist worden gelegd. We horen bij de reizigers vandaag elke dag opnieuw hetzelfde verhaal. In plaats van "de reis gaat verder" is het heel vaak "de reis stopt hier aan het scherm", omdat er weer een trein is afgelast of niet rijdt.

Wat mij ook opvalt in uw antwoord en wat daaruit duidelijk naar voren komt, is dat er heel weinig zicht is op wie er effectief heeft deelgenomen. Wel op het aantal deelnemers, maar niet op hoeveel van die deelnemers effectieve treinreizigers zijn. Ik begrijp dat u zegt dat iedereen mag deelnemen en dat dit bijdraagt aan de beleving en de levendige stationsbuurten. Ik ben het er echter niet mee eens dat er in de toelichting telkens wordt gezegd dat we ons personeel en de treinreizigers willen bedanken voor hun trouw gedurende al die jaren. Wat dat betreft hoor ik u ook zeggen dat de middelen die naar de bedanking van het personeel gaan binnen de begroting en de budgetten vallen. Ik zou liever hebben dat er meer middelen worden besteed aan personeelsleden dan aan niet-treinreizigers die naar een concert kunnen komen. Ik hoor dat de kostprijs 50 euro per persoon bedraagt en dat er nog drie concerten op komst zijn. Dat is toch een aanzienlijk aantal.

Wat mij betreft mag het honderdjarige bestaan zeker in de kijker worden gezet. De proportionaliteit blijft echter een vraag, zeker wanneer het om een beperkt budget gaat. Elke euro is vandaag belangrijker dan ooit, zeker wanneer we vaststellen dat er andere grotere noden zijn zoals stiptheid, capaciteit en basisdienstverlening.

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

Als ik zelf ooit minister word, mag mevrouw Cuylaerts woordvoerder van mijn kabinet worden, want ik sluit mij volledig aan bij wat ze heeft gezegd.

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

26 Samengevoegde vragen van

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De recente overheidssteun aan Lineas" (56014513C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staatssteun aan goederenspooroperator Lineas" (56014576C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De overheidssteun voor Lineas" (56015008C)

26 Questions jointes de

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'aide publique octroyée récemment à Lineas" (56014513C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les aides d'État en faveur de l'opérateur de fret ferroviaire Lineas" (56014576C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le soutien public à Lineas" (56015008C)

26.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, de overheid wordt tijdelijk meerderheidsaandeelhouder van de spoorvrachtoperator Lineas. Dat heeft alles te maken met het feit dat Vlaanderen en Wallonië nog eens 60 miljoen euro extra kapitaal hebben vrijgemaakt, boven op de eerder toegekende 61 miljoen euro. Dat gebeurt op een moment dat het bedrijf in 2025 een omzetsdaling noteerde en een operationeel verlies leed. Dat is de ene kant van het verhaal. Aan de andere kant zijn we ervan overtuigd dat Lineas een strategische rol inneemt in het Belgische logistieke ecosysteem en dat het een aanzienlijk deel van het spoorvrachtverkeer verzorgt in ons land. Het past dus eigenlijk ook wel in de bredere ambitie om meer in te zetten op spoorvracht en op die manier meer goederen via het spoor te verplaatsen in plaats van via de weg.

Hoe beoordeelt u als minister de huidige financiële situatie van Lineas en de beslissing van de overheden om opnieuw bijkomend kapitaal te verschaffen?

Welke garanties zijn er dat die bijkomende overheidssteun effectief leidt tot een herstructurering, bij voorkeur duurzaam, en opnieuw resulteert in winstgevendheid?

Wat is de stand van zaken van de notificatie van die steun bij de Europese Commissie?

Hoe ziet de federale regering het verdere traject richting een nieuwe private investeerder en een eventuele terugkeer naar een volledige private aandeelhoudersstructuur?

Past die steun volgens u binnen een bredere strategie om spoorvracht in België structureel te versterken en zo de modal shift van weg naar spoor te versnellen?

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

De Belgische overheid wordt opnieuw meerderheidsaandeelhouder in het noodlijdende Lineas. De spoorgoederenoperator zit al geruime tijd in moeilijke papieren, moest al meerdere keren beroep doen op financiële overheidssteun.

Het staatsinvesteringsfonds SFPIM zal voor extra financiering zorgen: bovenop de 61 miljoen euro die eerder al werd toegezegd, komt er nog eens 60 miljoen euro bij, al moet voor die laatste schijf steun nog toestemming worden verkregen van de Europese Commissie.

Bijkomend zal een lening van Lineas bij de SFPIM worden omgezet in aandelen.

Hoe evalueert de minister de algemene financiële, operationele en commerciële situatie van Lineas?

Op welke wijze garandeert de minister de efficiënte en doelmatige aanwending van de overheidsmiddelen binnen Lineas?

Kan de minister garanderen dat de nieuwe federale financiële hulp aan Lineas goedkeuring binnen de Europese Commissie zal krijgen? Bestaat er een plan B indien dat niet het geval zal zijn?

Welke commerciële, financiële en operationele maatregelen zullen genomen worden om Lineas terug financieel gezond en levensvatbaar te maken? Op welke termijn zal dat gebeuren? Bestaat hiervoor een duidelijk ondernemingsplan?

Op welke termijn wil men Lineas terug in handen overgeven van (nieuwe) private investeerders?

Zullen er ingevolge de vernieuwde financiële steun en aandeelhoudersverhouding wijzigingen plaatsvinden inzake bestuurlijke structuur en bijhorende mandaten binnen Lineas? Zo ja: welke zullen dat zijn?

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

26.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, zoals u aanhaalde in uw vragen speelt Lineas een strategische rol in het Belgische logistieke ecosysteem, net als de andere spoorwegoperators.

Mijn grootste bezorgdheid als minister van Mobiliteit is ervoor te zorgen dat er een voldoende en efficiënt vervoersaanbod beschikbaar is om te beantwoorden aan de vragen van de industrie. Zoals ik eerder al heb meegedeeld aan de heren Bayet en Seuntjens, heb ik niet de voogdij over de onderneming Lineas en kan ik u enkel verzoeken om de vraag te stellen aan de minister die de voogdij heeft over de SFPIM. Ik zal zeker geen commentaar geven op de financiële resultaten van het bedrijf. Ik kan u echter wel vertellen dat Lineas niet de enige spoorwegonderneming is die herstructureringssteun ontvangt. Op Europees niveau worden DB Cargo en Fret SNCF, nu Hexafret, momenteel ook gereorganiseerd en het is niet nodig om te vermelden dat die twee bedrijven ook grote spelers zijn in het vervoer in België.

Wanneer sectoren zoals de petrochemie en de metaalindustrie het slecht doen, daalt de productie en volgt de vraag naar vervoer per trein. Spoorvervoerders als Lineas, DB Cargo en Hexafret zien de te vervoeren hoeveelheden dalen, terwijl hun vaste kosten niet dezelfde trend volgen. Dat verklaart volgens mij wat we kunnen zien als een negatief effect op de financiële resultaten van die bedrijven. Gelet op de strategische rol die een bedrijf als Lineas kan spelen, zult u begrijpen dat ik het besluit van de regeringen van de federale overheid, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest om een financiële bijdrage te leveren alleen maar kan steunen.

Wat de vraag over garanties betreft, moeten we uitdragen dat de Europese regels inzake herstructurering en staatssteun worden nageleefd en moeten we nu het herstructureringsplan bij de Commissie verdedigen met een duidelijk doel voor ogen, namelijk het herstel van het financiële evenwicht in de komende jaren. We voeren momenteel een zeer constructief gesprek met de Europese Commissie, maar ik kan u nog niet zeggen wanneer we de beslissingen van de Commissie kunnen verwachten. Het is echter duidelijk dat, afhankelijk van de door de overheidsinstanties gestorte bedragen, de aandeelhoudersstructuur van Lineas zal worden gewijzigd.

26.04 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik hoor u duidelijk zeggen dat u de situatie op de voet volgt en het nut inziet van die tijdelijke steun, omdat er ook andere factoren meespelen. U verwijst naar de chemie en de industrie die daar ook van kunnen gebruikmaken en waar er ook een noodzaak is. We zullen uw aandacht daarop blijven vestigen en dat dossier verder blijven opvolgen.

26.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik heb er niet veel uit kunnen halen. We moeten afwachten en opvolgen hoe dat evolueert. Hoe een en ander zal worden aangepakt, hangt natuurlijk af van de herstructureringsplannen, maar ik heb begrepen dat het nu nog te vroeg is om daar meer zicht op te krijgen. Wordt dus vervolgd.

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

27 **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het hoge aantal inbreuken bij zwaar vervoer en de handhaving van de transportregels" (56014533C)**

27 **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nombre élevé d'infractions dans le transport lourd et le respect des règles de transport" (56014533C)**

27.01 **Tine Gielis** (cd&v): Mijn volgende vraag gaat over een totaal ander onderwerp, mijnheer de minister.

De sectorfederatie Febetra heeft tijdens een vrij recente controleactie op zwaar vervoer heel wat inbreuken vastgesteld. Bij 97 van de 168 gecontroleerde voertuigen waren er om zeer uiteenlopende redenen inbreuken. Dat is 58 % van de gecontroleerde voertuigen, wat toch niet weinig is en dus onze aandacht vraagt. Het ging onder meer over overtredingen inzake rij- en rusttijden, technische vereisten, transportdocumenten en andere regelgeving. Daarnaast wordt vanuit de sector regelmatig gewezen op overtredingen met betrekking tot de kilometerheffing en transportverplichtingen. Die signalen roepen vragen op over de naleving van de regels in het wegtransport en over de effectiviteit van de huidige controle-inspanningen.

Ik heb daarover vier vragen. Ten eerste, hoe evalueert u dat bij die steekproefsgewijze controleactie ongeveer 58 % inbreuken wordt vastgesteld? Ten tweede, over welke recente cijfers beschikt de federale overheid met betrekking tot controles op zwaar wegtransport, het aantal gecontroleerde voertuigen en het aandeel waarbij inbreuken worden vastgesteld? Ten derde, hoe zijn de controlecapaciteit en het aantal controles door de federale inspectiediensten geëvolueerd in de voorbije vijf jaar? Ten vierde, ziet u extra maatregelen om de naleving van de transportregels te verbeteren en zo de verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie in de transportsector te versterken?

27.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Gielis, het concept van de actie Albatross, waarbij diverse controlediensten op één locatie worden samengebracht, vergt een aanzienlijke administratieve en logistieke voorbereiding en is uniek in België. Het is ook een sterk signaal ten aanzien van de sector. Ik wil in dat verband mijn dank en appreciatie betuigen aan de organisatoren van deze actie. De actie toont aan dat samenwerking tussen controlediensten loont en noodzakelijk is om een volledig beeld te krijgen van de wegvervoersector.

Het simultaan controleren van de naleving van een groot aantal verschillende reglementeringen brengt uiteraard met zich mee dat het vastgestelde inbreukpercentage bij een duidelijk gecoördineerde actie significant hoger ligt dan bij een controle door eender welk individueel handhavingsteam met veel beperktere bevoegdheden. Bij de 97 in overtreding bevonden voertuigen werden er 122 inbreuken vastgesteld, waarvan er 64 tot het controledomein van de FOD Mobiliteit en Vervoer behoren.

Ik wil uw aandacht vestigen op het feit dat de controlediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer in de eerste drie maanden van 2026 3.277 vrachtwagens controleerden, waarvan er 829, dus 25 %, in overtreding waren. Hierbij werden 2.730 inbreuken vastgesteld. In dezelfde periode heeft de controledienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer 107 autocars gecontroleerd, waarbij 12 % in overtreding was. Hierbij werden 26 inbreuken vastgesteld.

Wat de evolutie van de controlecapaciteit en het aantal uitgevoerde controles in de voorbije vijf jaar betreft, kan ik alleen de evolutie in mijn administratie meedelen en niet die van de andere federale departementen. In deze periode bleef de controlecapaciteit van de FOD Mobiliteit en Vervoer nagenoeg stabiel. Het geheel van het aantal uitgevoerde controles, uitgevoerd op vrachtwagens, bestelwagens en autocars in de voorbije vijf jaar, schommelde tussen de 20.000 en 23.000 op jaarbasis.

Wat het controlebeleid betreft, kan ik u verzekeren dat er volop op een versterkte samenwerking tussen de controlediensten wordt ingezet. In 2025 heeft de dienst Wegcontrole van de FOD Mobiliteit en Vervoer trouwens al een dertigtal controles georganiseerd die voor externe partners werden opengesteld, inzonderheid de sociale inspectiediensten. Dit was onder meer het geval voor diverse controles tijdens een bijzondere actie die gericht was op het autocarvervoer en het vervoer met lichte

vrachtwagens.

Voor 2026 heeft de dienst Controle van het Wegvervoer gepland om minstens 54 van zijn controleacties open te stellen voor externe partners. Deze acties kaderen ook in het samenwerkingsprotocol tussen de FOD Mobiliteit en de SIOD, de koepel van de sociale inspectiediensten, dat mijn ambtsvoorganger op 14 december 2023 heeft gesloten en waaraan verdere uitvoering wordt gegeven.

Tot slot wil ik uw vraag aangrijpen om nogmaals te benadrukken dat ik mij volledig inzet voor de transportsector, met name in de huidige moeilijke situatie waarin de brandstofprijzen stijgen, als gevolg van de oorlog in Iran. Met het oog hierop heb ik op 30 maart jongstleden de federaties, de vakbonden, maar ook mijn collega's van Werkgelegenheid, Economie, Sociale Zaken en de Bestrijding van Sociale Fraude bijeengeroepen voor een rondetafelgesprek om te luisteren naar de concrete moeilijkheden waarmee vervoersbedrijven, waaronder veel kmo's, in de praktijk worden geconfronteerd.

Een van de conclusies van deze bijeenkomst is dat deze crisis een kans biedt om de uitvoering en de effectiviteit van de maatregelen uit het in 2024 geactualiseerde plan voor eerlijke concurrentie in het vervoer te versnellen. Verschillende van die maatregelen hebben betrekking op het verbeteren van de doelgerichtheid en de coördinatie van de controles.

Samen met mijn administratie worden verdere verbeteringen onderzocht. Samen met voornoemde collega's in de regering zullen we de komende weken de prioritaire actiepunten die uit de rondetafelconferentie naar voren zijn gekomen grondiger bestuderen, om de nodige maatregelen te nemen en zo de sector in deze moeilijke periode te ondersteunen.

27.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, het siert u dat u in overleg gaat en dat u verder inzet op een actieplan en daar gericht mee aan de slag gaat. Repressieve en controleacties leveren doorgaans de beste resultaten op. U had het ook over de olieprijs maar ik vind persoonlijk dat dit een ander gegeven is. Het gaat hier uiteindelijk over veiligheid, niet alleen van de chauffeur zelf, maar ook van de andere weggebruikers. In dat opzicht ben ik blij te horen dat daarop verder wordt ingezet en ik hoop dat het aantal overtredingen kan worden teruggedrongen.

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

28 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De groeiende rol van parkeerapps zoals 4411 en de mogelijke samenwerking met de NMBS" (56014558C)

28 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rôle croissant des applis de parking telles que 4411 et la coopération possible avec la SNCB" (56014558C)

28.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

In de media verscheen recent berichtgeving dat parkeerapp 4411 zijn transactiekosten verhoogt van 0,35 euro naar 0,45 euro per parkeerbeurt. Tegelijk blijkt dat dergelijke apps een steeds grotere rol spelen in het dagelijkse mobiliteitsgebruik van burgers.

4411 is intussen actief in meer dan 170 gemeenten in België en Nederland en biedt naast parkeerbetalingen ook andere mobiliteitsdiensten aan, zoals het betalen van tol of het aankopen van tickets voor De Lijn en de NMBS.

Volgens verschillende experts creëert deze evolutie nieuwe vragen. Zo gaat het om de toenemende digitalisering van mobiliteitsdiensten, waarbij fysieke alternatieven zoals parkeerautomaten of loketten steeds vaker verdwijnen. Organisaties zoals OKRA en Testaankoop wijzen erop dat een deel van de bevolking hierdoor moeilijker toegang krijgt tot mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld mensen zonder smartphone of met beperkte digitale vaardigheden.

Daarnaast stelt zich ook de vraag hoe de samenwerking tussen dergelijke private apps en publieke mobiliteitsoperatoren precies georganiseerd is. Zo biedt 4411 vandaag ook de mogelijkheid om NMBS-tickets aan te kopen. Het is echter niet altijd duidelijk of dit gebeurt via een formele samenwerking met

de NMBS, dan wel via een loutere integratie van bestaande ticketkanalen.

Tot slot wijzen privacy-experts erop dat mobiliteitsapps een grote hoeveelheid gegevens verzamelen over het verplaatsingsgedrag van gebruikers. In combinatie met ANPR-systemen en nummerplaatherkenning kan dit gevoelige mobiliteitsdata opleveren.

Tegen deze achtergrond had ik volgende vragen:

1. Hoe beoordeelt u de toenemende rol van private mobiliteitsapps zoals 4411 in het mobiliteitslandschap?

2. Heeft de NMBS vandaag een formele samenwerkingsovereenkomst met 4411 of gelijkaardige apps voor de verkoop of integratie van NMBS-tickets?

a) Indien dergelijke samenwerking bestaat: welke afspraken bestaan er over tarifiering, data-uitwisseling en gebruikersvoorwaarden?

b) Indien er geen formele samenwerking is: kunnen dergelijke apps vandaag NMBS-tickets integreren zonder rechtstreekse betrokkenheid van de NMBS?

3. Op welke manier wordt er toezicht gehouden op het gebruik van mobiliteitsdata en de privacy van gebruikers bij dergelijke toepassingen?

4. Wordt er in het mobiliteitsbeleid voldoende aandacht besteed aan het behoud van analoge of laagdrempelige alternatieven voor mensen die geen gebruik maken van smartphones of digitale toepassingen?

28.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, ik stel samen met u vast dat de digitalisering in de sector van de multimodale mobiliteit zich doorzet, zoals te merken is aan nieuwe apps of bestaande apps die hun toepassing verruimen. Sommige initiatieven zijn commercieel, andere komen van de overheidssector of de non-profit sector. De oorsprong van die initiatieven ligt soms ook buiten de mobiliteitssector.

Ik ben mij ervan bewust dat een toekomstgericht mobiliteitssysteem niet alleen duurzaam en innovatief, maar ook toegankelijk moet zijn voor iedereen, onafhankelijk van het inkomen, de digitale of andere vaardigheden of de woonplaats. Een van de belangrijkste doelen van de NMBS is om zo veel mogelijk reizigers aan te trekken. Wanneer andere partners tickets van de NMBS verkopen en op die manier bijdragen tot het gemakkelijker toegankelijk maken van de trein, is dat positief voor de NMBS.

Net zoals met een aantal andere MaaS-spelers, *Mobility as a Service*, heeft de NMBS met de app 4411 een overeenkomst voor de verkoop van een aantal producten. De afspraken met betrekking tot tarifiering, data-uitwisseling en gebruikersvoorwaarden maken deel uit van de contractuele afspraken tussen 4411 en de NMBS. Zoals bij elke overeenkomst met externe partijen worden de privacyvoorwaarden strikt opgevolgd.

De NMBS besteedt aandacht aan toegankelijkheid en inclusie, ook voor reizigers die minder vertrouwd zijn met digitale toepassingen. Daarom blijft de NMBS inzetten op een mix van verkoops- en informatiekanalen, met zowel digitale als fysieke mogelijkheden.

Om de veiligheid bij het gebruik van mobiliteitsgegevens te verzekeren, in het bijzonder bij de verwerking van persoonsgegevens, bepaalt de AVG de manier waarop personen en organisaties hun gegevens moeten behandelen. Deze verordening zorgt voor meer transparantie en toezicht op het gebruik van die gegevens. Bij ons kijkt de Gegevensbeschermingsautoriteit toe op de naleving van de fundamentele principes van gegevensbescherming.

Weer andere Europese regelgeving legt verplichtingen op inzake cybersecurity, onder meer om cyberaanvallen tegen te gaan en die zo snel mogelijk te remediëren wanneer zich een incident voordoet. Het Nationaal Crisiscentrum is nauw betrokken bij de uitvoering daarvan in België.

Het recht om zich te verplaatsen, is een fundamentele voorwaarde voor een volwaardige deelname aan

de samenleving. Het is de reden waarom ik me engageer ten gunste van een coherent en afdoend multimodaal aanbod voor toegankelijke infrastructuur en een rechtvaardige tariefstructuur. Als ik naar mijn eigen bevoegdheden kijk, dan geef ik graag het voorbeeld van de NMBS. Het is mogelijk op allerlei manieren een treinticket te kopen, bijvoorbeeld aan het loket of bij de ticketautomaat en niet alleen via apps.

28.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, mijn repliek zal heel kort zijn. Ik onthoud vooral uw laatste alinea. U blijft vooral inzetten op bereikbaarheid, digitaal maar ook niet digitaal, en daarop worden de nodige security en controles uitgeoefend, zodat er geen fouten kunnen gebeuren met de data die ter beschikking worden gesteld als men zich digitaal registreert.

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

29 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ticketintegratie tussen de NMBS en De Lijn" (56014560C)

29 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'intégration des titres de transport SNCB et De Lijn" (56014560C)

29.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, we hebben het al eens hierover gehad. Het is niet nieuw voor u, want u kent ongetwijfeld ook de premetrotunnel in Antwerpen, waarbij een tijdelijke regeling werd uitgewerkt en waarbij bepaalde abonneementhouders van De Lijn kunnen gebruikmaken van de treinverbinding tussen Antwerpen-Linkeroever en Antwerpen-Centraal. Dat moet een alternatief bieden tijdens de werken die binnenkort van start zullen gaan.

Tegelijk toont de casus hoe moeilijk het blijkbaar is om tot een eenvoudige ticket- en tariefintegratie te komen tussen de verschillende openbaarvervoermaatschappijen, met name De Lijn en de NMBS. De huidige regeling geldt immers alleen voor bepaalde abonneementhouders met een ononderbroken abonnement. Andere groepen vallen dus uit de boot, zoals studenten, mensen die later een abonnement hebben genomen of occasionele reizigers met een dagticket of een ritkaart.

Daardoor ontstaat een situatie waarin sommige reizigers twee aparte vervoerbewijzen moeten kopen om een vrij korte verbinding af te leggen. In sommige gevallen betekent dat aanzienlijke meerkosten. Een combinatie van een ticket van De Lijn met een treinticket voor een korte Scheldekrusing kan bijvoorbeeld meer dan een verdubbeling betekenen van de prijs voor een gewone verplaatsing met het openbaar vervoer.

Nochtans staat in het federale regeerakkoord of in de beleidsbrief dat het engagement bestaat om stappen te zetten richting ticket- en tariefintegratie tussen De Lijn en de NMBS. Cd&v stelt voor om die casus als een test- of pilootproject te nemen om tot een structurele oplossing te kunnen komen voor de rest van Vlaanderen of zelfs België.

Ik heb daarover vier vragen. Ten eerste, hoe evalueert u de huidige regeling tussen Linkeroever en Antwerpen-Centraal? Ten tweede, acht u het verantwoord dat bepaalde groepen buiten de regeling vallen? Ten derde, welke stappen zet u om te vermijden dat reizigers in dergelijke situaties dubbele ticketkosten moeten betalen wanneer ze verschillende vervoersmaatschappijen moeten combineren? Ten slotte, ziet u die casus als een mogelijke proeftuin voor een ruimer systeem van geïntegreerde tickets en tarieven tussen de NMBS en De Lijn?

29.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, ik deel zeker de bezorgdheid over de mobiliteitsuitdagingen die de werken aan de premetrotunnel met zich meebrengen. Ook de NMBS is zich ten volle bewust van de impact voor de reizigers en zet dan ook met overtuiging haar schouders onder de minderhinderaanpak.

Een van de belangrijkste oplossingen in deze aanpak is de tijdelijke heropening van de treinstopplaats Antwerpen-Linkeroever. Deze minderhindermaatregelen werden besproken en goed afgestemd tussen de federale regering, de Vlaamse regering en de stad en moeten dienen als alternatief voor reizigers die normaal gebruikmaken van tramlijn 3.

In vier maanden tijd heeft de NMBS, samen met Infrabel, het station Antwerpen-Linkeroever in een

uitzonderlijk tempo vernieuwd. Het zal tijdelijk opnieuw ter beschikking worden gesteld van de reizigers. Ook binnen het vervoersplan toont de NMBS flexibiliteit, door het station langer operationeel te houden dan initieel voorzien.

Bovendien zal het station niet alleen bediend worden door een voorstedelijke S-trein, maar ook door een IC-verbinding, hoewel het zeker niet de normale gang van zaken is dat een trein die tussen grote steden rijdt, stopt op Linkeroever. De NMBS heeft deze beslissing toch genomen.

In de gegeven omstandigheden en gelet op de tijdsdruk evalueer ik de inspanningen van de NMBS en Infrabel als positief. Ik ben het met u eens dat het geen ideale situatie is om voor korte reizen een vervoersbiljet bij twee verschillende operatoren te moeten kopen. Het is echter aan De Lijn om te bepalen welke reizigers ze gratis vervoer wil aanbieden tijdens deze werken.

Het is op basis daarvan dat het akkoord tussen De Lijn en de NMBS werd afgesloten. Reizigers zonder vast abonnement van De Lijn kunnen gebruikmaken van de alternatieven binnen het aanbod van De Lijn, zoals busversterkingen, aangepaste routes en verbeterde overstapmogelijkheden, of gebruikmaken van andere vervoersmogelijkheden zoals de voetgangerstunnel en Kennedyfietstunnel, de veerponten van Sint-Anna en DeWaterbus.

Er is regelmatig overleg tussen de vier openbare vervoersmaatschappijen om het intermodaal openbaar vervoer verder te stimuleren in de toekomst. Daarbij wordt gewerkt rond vier assen.

Ten eerste, het blijvend afstemmen van de vervoersplannen om intermodale verplaatsingen te vergemakkelijken en te stimuleren en om de werking van de netwerken samen te optimaliseren ten voordele van meer reizigers, met een betere coördinatie bij geplande verstoringen.

Ten tweede, het informeren van reizigers in real time met coherente en kwalitatieve informatie die beschikbaar is via digitale en fysieke kanalen, onder meer via initiatieven zoals een gemeenschappelijke data-app.

Ten derde, het verbeteren van de intermodale reizigerservaring in overstappunten door het traject tussen vervoersmodi te vergemakkelijken en het comfort te verhogen, onder meer via geharmoniseerde signalisatie en intermodale schermen.

Ten vierde, het aanbieden van een naadloze intermodale reis voor de occasionele reiziger.

Uit onderzoek blijkt dat het gemak waarmee de reiziger een vervoersbewijs kan kopen en gebruiken belangrijker is dan het prijsniveau. De nadruk ligt dan ook op het aankoop- en gebruiksgemak.

In de mate dat deze aandachtspunten ook in en rond Antwerpen Linkeroever pertinent zijn, zullen hieruit zeker nuttige lessen kunnen worden getrokken. Zoals u weet, heb ik zelf vorig jaar het initiatief genomen tot een regelmatig overleg op regerings- en operationeel niveau om te komen tot meer integratie, met name ook wat ticketing en tarifiering betreft, en zo de reizigerservaring te verbeteren. Ik zal u echter niet verhullen dat die besprekingen niet zo vlot verlopen als ik had gehoopt.

Niettemin blijf ik erop vertrouwen dat de betrokken partijen bereid zijn samen te werken om reizigers een onbelemmerde mobiliteit te bieden. We zetten de dialoog in die richting voort.

29.03 Tine Gielis (cd&v): Ik kan maar concluderen dat we alle hoop op u stellen, mijnheer de minister, om dit toch tot een goed einde te brengen.

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

30 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De investering in vlotter treinverkeer via fly-overs" (56014865C)

30 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'investissement dans la fluidification du trafic ferroviaire au moyen de viaducs" (56014865C)

30.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Mijnheer de minister, België ambieert een forse groei van het aantal treinreizigers tegen 2030. Vooruit steunt deze ambitie volledig. De realiteit op het terrein toont echter dat het huidige spoornet de limieten van zijn capaciteit bereikt. Het Zwitserse studiebureau SMA wijst op structurele knelpunten die de stiptheid en de frequentie van onze treinen ondermijnen. Gelijkvloerse vertakkingen vormen hierbij een groot probleem. In stations zoals Schellebelle moeten treinen op elkaar wachten omdat sporen elkaar op hetzelfde niveau kruisen. Dit zorgt voor een domino-effect aan vertragingen bij de kleinste rimpeling in de dienstregeling.

Infrastructuurbeheerder Infrabel beschikt over bewezen oplossingen. Fly-overs en fly-unders, zoals in Linkebeek of Denderleeuw, halen treinen uit elkaars vaarwater. Deze ongelijkvloerse kruisingen verhogen de veiligheid en maken de weg vrij voor een hogere treinfrequentie. Experts schuiven concrete locaties naar voren waar de nood hoog is: Schellebelle, Lier, Aarschot, Kortrijk en Mechelen. Investeren in deze kunstwerken is investeren in de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Bovendien brengt het ons dichterbij de invoer van een zogenaamde gecadanceerde dienstregeling, die om veel publieke investeringen in infrastructuur vraagt, maar uiteindelijk reizigers de beste dienstverlening geeft.

Daarom stel ik graag de volgende vragen:

Welke concrete plannen heeft Infrabel momenteel voor de aanleg van fly-overs of fly-unders op de genoemde locaties in Schellebelle, Lier, Aarschot, Kortrijk en Mechelen?

Welke timing koppelt u aan de realisatie van deze projecten om de capaciteitsdoelstellingen van 2030 te halen?

Hoeveel extra capaciteit voor reizigerstreinen levert het wegwerken van deze specifieke gelijkgrondse vertakkingen precies op?

Op welke manier geeft u prioriteit aan deze investeringen binnen het investeringsplan van Infrabel om de stiptheid op deze drukke assen te garanderen?

Welke budgettaire middelen reserveert u specifiek voor het wegwerken van infrastructurele bottlenecks die de NMBS-klokvaste dienstregeling nu nog hinderen?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

30.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Seuntjens, de groei van het spoorverkeer vergt een gestructureerde, pragmatische en verantwoorde benadering van de netcapaciteit. In dat kader werkt Infrabel op een coherente en gefaseerde wijze om de capaciteit beter te benutten en waar nodig te vergroten door de beschikbare hefbomen op een gecombineerde en hiërarchische manier in te zetten. Het is precies die nieuwe manier van plannen en werken die werd toegepast in de studie uitgevoerd door het gespecialiseerde bureau SMA, onder toezicht van de FOD Mobiliteit, dat samen exploitatie en infrastructuur bekijkt op het volledige spoornetwerk. Infrabel analyseert voortdurend gevoelige punten van de infrastructuur, waaronder gelijkgrondse spoorvertakkingen, zoals de vermelde vertakkingen rond Antwerpen en Gent, en dat in het bijzonder in het kader van haar toevertrouwde opdrachten als infrastructuurbeheerder, met veiligheid, stiptheid en robuustheid van het treinverkeer als prioriteiten.

Zware infrastructuuroplossingen zoals fly-overs of fly-unders maken deel uit van die globale denkoefening en worden onderzocht wanneer de andere hefbomen volledig zijn ingezet, met eerbiediging van de administratieve procedures en het overleg met de lokale overheden en de betrokken stakeholders. De eerste hefboom wanneer het over capaciteit gaat, is uiteraard het vervoersplan. Vervolgens komen de spoorwegsystemen die moeten worden ingevoerd, waarbij de aanpassing van de infrastructuur slechts in laatste instantie aan bod komt. Die hiërarchisering weerspiegelt eveneens het feit dat infrastructuraanpassingen van nature de meest prijzige oplossingen zijn en dat realisatie de langste doorlooptijden vergt. Ze maakt het bovendien mogelijk om een efficiënt gebruik van de publieke middelen te waarborgen en de samenhang van het netwerk als geheel te verzekeren, met name wanneer infrastructuurprojecten van algemeen belang aanzienlijke doorlooptijden vereisen als gevolg van vergunningsprocedures en de daaruit voortvloeiende

beroepsmogelijkheden.

Wat de concrete investeringen betreft die gepland zijn tegen het einde van het prestatiecontract, is Infrabel volledig gemobiliseerd rond verschillende projecten die gericht zijn op een betere exploitatie van het netwerk die passen binnen de logica van het geïntegreerde programma voor capaciteitsverhoging, evenals de ontwikkeling van lange uitwijksporen om de co-existentie van reizigers- en goederenverkeer op een overwegend gemengd net te faciliteren.

Daarnaast werkt Infrabel actief aan de versterking van de spoorwegtoegankelijkheid van de havens, een essentieel element voor de logistieke performantie van het land.

De spoorverbinding Gent-Terneuzen heeft tot doel de activiteiten van North Sea Port te ondersteunen, zowel voor de haven van Antwerpen als die van Zeebrugge. De procedure wordt verdergezet met het oog op het verkrijgen van de vergunningen voor het project Oudelande.

De effecten van infrastructuraanpassingen op de capaciteit en de stiptheid moet worden beoordeeld in samenhang met het treinaanbod, de netwerkexploitatie en de seininrichtingen. Bij gebrek aan afgeronde studies voor bepaalde locaties is het op dit moment niet mogelijk om een gespecificeerd capaciteitsoordeel te isoleren.

30.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Dank u voor uw extra uitleg, mijnheer de minister. Ik kijk uit naar de uiteindelijke resultaten van die investering. Dank u voor de update.

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

31 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het historisch erfgoed op het spoor" (56014866C)

31 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le patrimoine ferroviaire historique" (56014866C)

31.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Waarom worden er voor de honderdste verjaardag van de NMBS geen historische treinen gebruikt? In een aantal andere landen gebeurt dat namelijk wel. Ik heb begrepen dat de Belgische regels strenger zijn dan wat Europa voorschrijft. Is het mogelijk om daar in de toekomst mee aan de slag te gaan? Ik ben benieuwd.

31.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, historische treinen vormen inderdaad belangrijk cultureel erfgoed. Het spijt mij maar ik kan u geen antwoord geven, aangezien DVIS bevoegd is voor de toepassing van de regelgeving. U zult uw vraag moeten richten aan collega-minister Matz, die verantwoordelijk is voor dat domein.

31.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik had de nichevraag gekregen van een treinenthousiasteling die dat jammer vond. Ik zal zijn vraag voorleggen aan minister Matz.

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

32 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het plaatsen van nauwkeurige stopborden op treinperrons" (56014867C)

32 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le placement de panneaux d'arrêt précis sur les quais de gare" (56014867C)

32.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De NMBS investeert terecht in de verlenging van perrons om langere treinen te ontvangen. Deze

infrastructuurwerken verhogen de capaciteit op drukke assen zoals Brussel-Leuven, Brussel-Ottignies en Gent-Brugge. Tegelijkertijd stelt Vooruit vast dat de reizigersinformatie op het perron niet mee evolueert met deze fysieke aanpassingen. Reizigers staan vandaag vaak letterlijk in de kou aan het verkeerde uiteinde van een perron. Wanneer een korte trein stopt aan het verre uiteinde van een lang perron, moeten passagiers honderden meters sprinten om hun verbinding te halen. Voor ouderen, reizigers met jonge kinderen of mensen met een beperking is dit een onmogelijke opgave. Mensen missen hierdoor hun trein terwijl die vlak voor hun neus stilstaat.

Vooruit vraagt dat de NMBS de klantvriendelijkheid en het gebruiksgemak verhoogt door middel van eenvoudige, visuele aanduidingen. Daarom stel ik graag de volgende vragen:

- 1. Welke technische hindernissen verhinderen de NMBS om op elk perron met sectoren (zoals zone A, B of C) aan te duiden waar een korte trein exact zal stoppen?*
- 2. Zult u de NMBS de opdracht geven om de stoplocatie van treinen realtime te integreren in de officiële app en op de schermen op de perrons?*
- 3. Op welke termijn kunnen de langere perrons op de lijnen Brussel-Leuven en Gent-Brugge uitgerust worden met duidelijke signalisatie die de stoplocatie voor korte treinen bevestigt?*

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u voor uw interessante vraag, mijnheer Seuntjens.

De NMBS werkt samen met Infrabel aan meer precieze, visuele reizigersinformatie op het perron. In Brussel-Centraal liep een proefproject dat twee doelstellingen combineerde: de reizigers helpen om zich naar het juiste deel van het perron te begeven en het instappen en de doorstroming op drukke perrons vlotter laten verlopen. In dat kader werden in Brussel-Centraal referentieboarden geplaatst die aangeven waar de verschillende rijtuigen doorgaans zullen stoppen.

Dat type signalisatie sluit aan bij praktijken die ook in andere Europese landen worden toegepast. Het helpt reizigers om zich op voorhand beter over het perron te spreiden. Operationeel wordt gewerkt met referentiepunten in de sporen, zoals genummerde boarden, in combinatie met de perronzones. Rekening houdend met de effectieve treinsamenstelling kan men zo communiceren in welk perrongedeelte de rijtuigen zullen stoppen.

De evolutie van de reizigersinformatie blijft hierbij cruciaal. Door de combinatie van signalisatie op het perron en digitale informatie in de app kan de NMBS de reiziger gerichter begeleiden. De ervaring in Brussel-Centraal wordt verder verfijnd en gefaseerd uitgebreid naar andere stations.

Ik ondersteun die evolutie ten volle, die veel verder gaat dan een eenvoudige vraag van spoorwegexploitatie. Ze betekent een concrete verbetering van de toegankelijkheid in ruime zin en van de globale kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers.

Sinds enkele maanden wordt de informatie die zowel op de boarden in de stations als in de digitale app wordt weergegeven, steeds uitgebreider en nauwkeuriger, waardoor het aanbod duidelijker wordt. Die verbetering van de reizigersinformatie vergemakkelijkt niet alleen de toegang tot de trein, maar ondersteunt ook de intermodaliteit, met name een betere verdeling van de stromen van reizigers met fietsen, steps, bagage die veel plaats inneemt of voor wie snel toegang moet hebben tot de daarvoor bestemde zones op het perron.

Het proefproject in Brussel-Centraal is in dat opzicht een concrete stap vooruit. Het stelt reizigers in staat om hun locatie te bepalen, met minder stress en minder risico op gemiste aansluitingen. Het komt vooral ten goede aan personen met een beperkte mobiliteit, senioren, gezinnen en reizigers die verschillende vervoerswijzen combineren.

De oplossing sluit volledig aan bij mijn visie op het spoor: een efficiënt netwerk dat tegelijkertijd overzichtelijk, soepel en toegankelijk is, ten dienste van duurzame en multimodale mobiliteit.

Ik zal ervoor zorgen dat die aanpak wordt versterkt en geleidelijk wordt ingevoerd op plaatsen waar die een echte meerwaarde biedt voor de reizigers.

32.03 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik ben blij dat u blij bent met mijn vraag, mijnheer de minister. Ik ben ook tevreden dat een aantal proefprojecten worden uitgerold. Het is natuurlijk goed dat we inzetten op langere perrons, maar als daar een kortere trein stopt, is het soms heel frustrerend als men op de verkeerde locatie staat. Wie fit is, kan dan een sprintje trekken, maar soms ziet men de paniek in de ogen van oudere personen wanneer ze op de verkeerde plek staan en tevergeefs proberen te versnellen. Dat zijn natuurlijk geen aangename situaties. Ik ben dus blij dat u ermee aan de slag gaat. Ik kijk uit naar de resultaten.

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

33 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Ramadan op de Brusselse luchthaven" (56014163C)

33 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ramadan à l'aéroport de Bruxelles" (56014163C)

33.01 Sam Van Rooy (VB): Mijnheer de minister, ik ben expres gebleven om deze belangrijke vraag te stellen.

Ik heb u beelden bezorgd waarop te zien is dat een deel van onze luchthaven in Brussel het toneel werd voor de islamitische traditie van de ramadan. Kunt u toelichten wie dit organiseerde en wat dat precies inhield? Hoelang heeft dat geduurd?

We hebben op 22 maart de jihadistische aanslagen van tien jaar geleden op onder andere de luchthaven van Zaventem herdacht. Ik heb in dit Huis nog een aantal getuigenissen gehoord van een aantal slachtoffers die hier waren op uitnodiging van Koen Metsu. Als men zoiets hoort en dan ziet dat een deel van die luchthaven wordt omgebouwd voor de islamitische ramadan, vraag ik mij af of u het normaal vindt dat tien jaar na die islamitische aanslagen, met vele doden en gewonden, die ruimte wordt gebruikt om de islam te vieren. Daar komt het immers op neer.

33.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Van Rooy, ik wil u eraan herinneren dat Brussels Airport Company een private onderneming is en dat ze als zodanig talrijke marketingcampagnes, diverse netwerking en zakelijke en feestelijke evenementen organiseert om passagiers, corporate klanten, luchtvaartmaatschappijen, reisorganisaties en dergelijke meer van over heel de wereld te bereiken en samen te brengen.

Dat gebeurt bijvoorbeeld naar aanleiding van het lanceren van nieuwe routes, routejubilea en ontmoetingen met vertegenwoordigers van de reisindustrie. Ook het iftarevenement waarvan sprake kadert binnen dergelijke campagnes en activiteiten. Het lijkt mij dan ook ongepast om een parallel te trekken tussen deze commerciële actie op initiatief van Brussels Airport Company en de aanslagen die we tien jaar geleden hebben meegemaakt.

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

Ik had u gevraagd of u dat normaal vindt en u vindt dat blijkbaar inderdaad normaal.

Mijnheer de minister, enkele weken geleden herdachten we nog de dodelijkste terreuraanslagen in de Belgische geschiedenis. Die werden op 22 maart 2016 gepleegd door moslimterroristen, die de heilige bevelen in de Koran en de Hadith uitvoerden. Dat deden ze onder andere op onze luchthaven in Zaventem. Dat vandaag, 10 jaar later, op net dezelfde plek, met net dezelfde ideologie, de islam gevierd wordt tijdens de ramadan, is verwerpelijk. Is de islamitische leer ondertussen fundamenteel hervormd, mijnheer de minister? Dat is iets waarvoor sommige moedige ex-moslims en dissidenten hun leven op het spel zetten, maar het antwoord is geenszins ja.

Als de islamisering niet lukt via terrorisme, dan lukt ze wel via demografische, economische en socioculturele weg. Met dank ook, helaas moet ik dat zeggen, aan deze passieve regering.

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

34 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke komst van een internationale trein met stop in Gent" (56014564C)

34 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La possible mise en service prochaine d'un train international faisant arrêt à Gand" (56014564C)

34.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Het Nederlandse spoorbedrijf GoVolta onderzoekt de mogelijkheid om vanaf december een trein te laten rijden tussen Amsterdam en Parijs die een tussenstop zou maken in het station van Gent-Sint-Pieter. Mogelijk zou daar ook nog een stop in Antwerpen aan toegevoegd worden. Volgens GoVolta zou een eerste voorstel van dienstregeling dat ze ontvingen er goed uitzien.

1. Kan de minister garanderen dat de realisatie van een spoorverbinding tussen Amsterdam en Parijs met tussenstop in Gent en mogelijk ook in Antwerpen onder geen enkel beding ten koste van het aanbod van het binnenlands reizigersvervoer zal gaan?

2. Welke maatregelen zal de minister hiertoe nemen?

34.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de komst van een nieuwe internationale verbinding tussen de belangrijkste steden van ons land is altijd goed nieuws. Zoals u weet, hecht ik veel belang aan de ontwikkeling van internationale spoorverbindingen ten voordele van onze burgers, onze bedrijven en het klimaat.

Mocht het project GoVolta werkelijkheid worden, dan zal het uiteraard moeten aansluiten bij de beschikbare spoorcapaciteit op de lijn die de nieuwe dienst zou gebruiken. Zoals ik al meermaals heb benadrukt, worden internationale spoorvervoerdiensten op commerciële basis geëxploiteerd. Ze vallen bovendien onder een wettelijk en regelgevend kader dat voortkomt uit het Europees recht, waarin de voorwaarden zijn vastgelegd waaronder spoorwegcapaciteit kan worden toegewezen of geweigerd aan een onderneming die treinslots aanvraagt.

Dat kader is gebaseerd op de fundamentele beginselen van non-discriminatie en transparantie. Het is aan de spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel om de regels toe te passen, in overeenstemming met de geldende bepalingen. Ik zal er echter op toezien dat de nieuwe verbinding het de NMBS niet onmogelijk maakt haar openbaredienstcontract na te leven.

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

Eigenlijk is dit ook weer een gekend probleem. Het Europees recht is inderdaad van toepassing. Infrabel moet zich aan bepaalde regels houden. Het is uiteraard maar logisch dat u erop zult toezien dat de dienstverlening in het kader van het openbaredienstcontract gerespecteerd en gegarandeerd blijft.

We moeten die regelgeving naleven. Ik vrees echter dat het weer deels ten koste van het nationale spoorvervoer zal zijn, maar we zullen zien hoe dat verder evolueert.

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

35 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De brand in een trein in Brussel-Zuid" (56014567C)

35 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'incendie survenu dans un train à Bruxelles-Midi" (56014567C)

35.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De batterij van een elektrische eenwieler vatte onlangs brand op een trein in Brussel-Zuid. Tientallen passagiers moesten geëvacueerd worden. Vier reizigers moesten naar het ziekenhuis worden gebracht. Welke lessen werden getrokken uit dat voorval? Hoe evalueert de minister het mogelijk

gevaar voor brand van een elektrische batterij van een eenwieler, fiets of step aan boord van een trein? Werden er specifiek naar aanleiding van dit incident bijkomende veiligheidsanalyses gemaakt en maatregelen genomen?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de veiligheid van de treinreiziger staat voor mij en de NMBS altijd voorop. Het is niet de eerste keer dat ik dat vandaag zeg. Het incident dat u aanhaalt, waarbij een batterij van een elektrisch micromobiliteitsmiddel vuur vatte, wordt ernstig genomen en met de nodige aandacht opgevolgd. De NMBS beschikt over strikte noodplannen en procedures voor incidenten aan boord van treinen en in stations, met duidelijke rollen en verantwoordelijkheden op het vlak van melding, coördinatie, begeleiding en evacuatie van reizigers in samenwerking met de hulpdiensten. Die noodplanning omvat ook specifieke scenario's, waaronder brand in of nabij een reizigerstrein, zodat in geval van een incident snel en gestructureerd kan worden opgetreden om reizigers in veiligheid te brengen en de dienstverlening zo snel mogelijk te herstellen.

Wat het vervoer van toestellen zoals die eenwieler betreft, verwijs ik naar de bijzondere vervoersvoorwaarden, onder andere productvoorwaarden voor gratis begeleide bagage. Daarin zijn voor elektrische micromobiliteitsmiddelen zoals e-steps, e-hoverboards, e-monowheels en e-plooi-fietsen expliciete voorwaarden opgenomen, onder meer dat de batterij bevestigd moet blijven op de voorziene plaats, dat geen losse reservebatterijen mogen worden vervoerd, dat de batterij tijdens de reis buiten dienst moet worden gesteld en dat het verboden is om batterijen aan boord van de trein op te laden. Daarnaast blijft het algemene principe van toepassing dat voorwerpen of stoffen die de veiligheid van reizigers, personeel of de exploitatie in gevaar kunnen brengen, niet vervoerd mogen worden.

Ten slotte kan ik bevestigen dat de NMBS dat incident intern verder analyseert en lessen zal trekken, in overleg met de betrokken diensten. Op basis van die evaluatie zal worden nagegaan of bijkomende maatregelen nodig zijn, of indien aangewezen de bijzondere of algemene vervoersvoorwaarden verder moeten worden verduidelijkt of aangepast, met als doel de veiligheid van reizigers en personeel maximaal te blijven waarborgen.

35.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, als het goed is, zeg ik het ook. Dat was een zeer bevredigend antwoord, waarvoor dank.

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

36 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De drugscontroles in de NMBS-stations" (56014572C)**

36 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les contrôles antidrogues dans les gares ferroviaires" (56014572C)**

36.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Bij een grootscheepse actie controleerde de politie Getevallei, in samenwerking met de NMBS, De Lijn en Securail in totaal 1.600 personen. Een drugshond duidde maar liefst 27 personen aan.

*De resultaten waren spectaculair:
bij 7 personen werd cannabis aangetroffen;
1 persoon was in het bezit van heroïne en cocaïne;
op het perron werden diverse verdovende middelen aangetroffen;
16 personen gaven toe recentelijk in aanraking met drugs te zijn geweest.*

Hoe evalueert de minister de resultaten van deze actie?

Hoeveel gecoördineerde controleacties op drugs of verdovende middelen in samenwerking van politiediensten met de openbare vervoermaatschappijen vonden in 2025 plaats waarbij de NMBS/Securail betrokken was?

Beschikt de minister (al dan niet in samenwerking met andere ministers) over een concreet plan van

aanpak om het bezit en gebruik van verdovende middelen binnen het spoorgebeuren aan te pakken?

Welke bijkomende maatregelen ter bestrijding van drugsoverlast binnen het spoor mogen op korte termijn verwacht worden?

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik blijf herhalen dat veiligheid in en rond stations een gedeelde verantwoordelijkheid is. De politie, de gerechtelijke diensten, de lokale overheden, Securail en het beëdigde personeel van de NMBS hebben elk een duidelijk afgebakende rol.

Geweld in onze treinen en stations is geen perceptie, maar een onaanvaardbare realiteit. Samen met mijn collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken werk ik aan een nationaal actieplan. We versterken de aanwezigheid op het terrein met meer politie, zichtbare patrouilles en een betere samenwerking met Securail. Ook zetten we sterker in op toegangscontrole in grote stations en op technologie, zoals camerabewaking en bodycams. Tegelijk verbeteren we de coördinatie tussen alle veiligheidsdiensten. Onze aanpak is duidelijk nultolerantie voor geweld.

Uw vraag over de drugscontroles behoort in de eerste plaats tot de bevoegdheden van Binnenlandse Zaken en Justitie. De politie staat in voor controle en handhaving. Securail heeft geen politionele bevoegdheid, maar ondersteunt waar nodig. Uw vragen over de drugscontroles vallen dus onder de bevoegdheid van mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie. Securail heeft hier geen specifieke bevoegdheid en kan eventueel tussenkomen om reizigersstromen te kanaliseren.

36.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik heb gisteren ook uw collega van Binnenlandse Zaken ondervraagd, want het is inderdaad een gedeelde verantwoordelijkheid. Ik heb al een aantal keren horen spreken over het nationale actieplan waaraan gewerkt wordt, over meer spoorwegpolitie en bodycams. Ik hoop dat we niet blijven steken in een te lang overleg. De hand moet aan de ploeg worden geslagen. Er moeten op een zeker moment concrete stappen worden gezet. Het moet effectief gerealiseerd worden.

Vlaams Belang is absoluut voorstander van die bodycams, maar laten we duidelijk zijn, we mogen niet verwachten dat dit de allesoplossende factor zal zijn. We worden er echt mee geconfronteerd. Dat blijkt uit die simpele controle van de politiezone Getevallei. Het spoor komt hoe langer hoe meer onder invloed van die drugsproblematiek. Ik spreek niet alleen over gebruik, maar ook over bezit, handel en de criminaliteit die dat met zich meebrengt. Dat is een fenomeen dat toeneemt. Ik heb ook cijfers opgevraagd bij uw collega van Binnenlandse Zaken, die dat bevestigen.

Ik ben absoluut voorstander van dergelijke gecoördineerde acties. Ik wil oproepen om die veel meer te doen, om sneller vooruitgang te boeken en het aantal gecoördineerde acties, ook met Securail, zeker nog op te drijven. Uw collega van Binnenlandse Zaken zei het al, het zijn acties die meerdere doelstellingen nastreven. Het gaat niet alleen over drugs, men kan dan ook andere zaken vaststellen. Het gaat om zichtbaarheid en het signaal dat men geeft aan plegers van overlast, namelijk dat men er is, controleert, aanwezig is en dat niet duldt.

Er is een belangrijke rol weggelegd voor de minister van Justitie, want de straffen die erop volgen zijn ook zeer belangrijk. Ik hoop dat er snel vooruitgang wordt geboekt, met meer gecoördineerde acties en dat intussen ook de andere punten verder worden uitgerold.

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

37 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nachttrein naar Berlijn van European Sleeper" (56014574C)**

37 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train de nuit d'European Sleeper à destination de Berlin" (56014574C)**

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

Donderdag 26 maart reed de eerste nachttrein Parijs-Berlijn van European Sleeper, met tussenstop in

het station van Brussel-Zuid. Een gebeurtenis die werd bijgewoond door de federale minister van Mobiliteit. Nadat een eerdere nachtelijke treinverbinding van ÖBB Nightjet tussen Parijs en Berlijn na twee jaren exploitatie diende te worden stopgezet hoopt men nu wel een duurzame en stabiele nachttreinverbinding tussen beide steden tot stand te kunnen brengen.

1. Hoe evalueert de minister het initiatief van European Sleeper om weer een nachttreinverbinding tussen Parijs en Berlijn in het leven te roepen?

2. Wat waren volgens de minister de factoren die destijds tot het stopzetten door ÖBB Nightjet van de nachttreinverbinding tussen Parijs en Berlijn hebben geleid?

3. Op basis van welke elementen mag verwacht worden dat het nieuwe initiatief van European Sleeper dit keer wel tot een langdurige en stabiele nachttreinverbinding tussen Parijs en Berlijn zal uitgroeien?

4. Hoeveel subsidies werden de voorbije jaren in het kader van het federale steunmechanisme voor nachttreinoperators uitgekeerd aan:

- ÖBB Nightjet;

- European Sleeper?

Graag hierbij een onderverdeling in de tussenkomst infrastructuur en/of elektriciteit.

5. Wordt er voor de (nieuwe) exploitatie van de nachttreinverbinding Parijs-Berlijn een potentieelstudie uitgevoerd? Zo ja: wat waren daarvan de resultaten?

[37.02] Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, deze nieuwe nachttreinverbinding is uiteraard uitstekend nieuws. Ze sluit aan bij de doelstelling om de uitdagingen aan te gaan waarmee we worden geconfronteerd, of het nu gaat om de duurzaamheid van het vervoer of de energiekosten.

Ik ben mij echter terdege bewust van de economische uitdaging waarmee nachttreinverbindingen te maken hebben. Dat is een van de redenen waarom de verbinding Parijs-Berlijn, geëxploiteerd door ÖBB Nightjet, is stopgezet. Het stopzetten van de subsidies door de Franse staat heeft de levensvatbaarheid van de verbinding in gevaar gebracht, die, net als de dienst van European Sleeper, op commerciële basis werd geëxploiteerd.

Door de toename van nachtelijke werkzaamheden op het Duitse spoorwegnet moesten diensten van ÖBB gedurende meerdere weken worden opgeschort, wat uiteraard niet heeft bijgedragen tot het bereiken van een financieel evenwicht voor de exploitanten die bij deze dienst betrokken waren.

Juist om de economische last op dit marktsegment te verlichten, heb ik een voorstel voor een wetgevend kader ingediend dat tot doel heeft nachttreinen te ondersteunen. Ik kan uiteraard niet vooruitlopen op de economische levensvatbaarheid van een commerciële activiteit, maar ik hoop dat de financiële steun van de Belgische Staat het voortbestaan van deze dienst zal verzekeren. Ik verwacht ook van de beheerders van de spoorweginfrastructuur dat ze alles in het werk stellen om de continuïteit van het nachttreinverkeer te waarborgen, ook wanneer er werkzaamheden plaatsvinden op de betreffende lijnen.

Aangezien het om een commerciële onderneming gaat, kunnen de bedragen van de staatssteun niet openbaar worden gemaakt. Het totale bedrag dat in het kader van de steun voor nachttreinen aan de exploitant is uitgekeerd voor de betreffende periode, namelijk anderhalf jaar van juli 2023 tot eind 2024, bedroeg bijna 747.000 euro.

Tot slot, aangezien het om een commerciële activiteit gaat, is het niet aan mij om commentaar te geven op het businessplan of op de potentiële studies die daaraan ten grondslag liggen.

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

Zoals u weet, heb ik mij in deze commissie – net als mijn partij – behoorlijk kritisch opgesteld. We zijn zeker niet tegen nachttreinen, laat dat zeer duidelijk zijn, maar wel tegen het businessmodel ervan. Daar hebben we altijd vragen bij gesteld. We gaan niet zomaar mee in idyllische verhalen over nachttreinen, zoals die in het verleden vaak werden voorgesteld, bijvoorbeeld door de vorige regering, die zeer ecologisch was.

We hebben altijd gezegd dat die het zeer moeilijk zullen hebben zonder subsidies. U geeft zelf aan in uw antwoord dat er problemen zijn ontstaan toen subsidies werden stopgezet of wanneer er grotere infrastructuurwerken waren, wat de operatoren in moeilijkheden bracht.

We hebben nu, via de programmawet, opnieuw een systeem van subsidies voor nachttreinen. U weet dat ik daar zeer kritisch over ben. Een van uw regeringspartners heeft dat in de vorige legislatuur zelfs een vogelpiksubsidie genoemd. 746.000 euro is bovendien niet min, dus ik houd mijn hart vast.

U zegt dat het businessplan niet aan ons is, maar het blijft wel essentieel. Als blijkt dat het op drijfzand is gebouwd, gooien we belastinggeld weg. Daarom wil ik hier zeer kritisch over blijven en dit verder opvolgen.

Eerlijk gezegd heb ik er geen goed gevoel bij. Dat was al zo in de vorige legislatuur en dat is nu niet anders. Ik denk dat we dat geld, zelfs binnen het spoor, beter zouden kunnen besteden.

Dank u alleszins voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[38] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke heringebruikname van het overslagstation in Lommel" (56014874C)

[38] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La possible remise en service de la gare de transbordement à Lommel" (56014874C)

[38.01] Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

In het kader van de komst van glasproducent Ciner Glass op het industrieterrein Kristalpark in Lommel bleek er brede interesse te bestaan bij diverse bedrijven voor de heringebruikname van een bestaand plaatselijk overslagstation. Infrabel zou daartoe een technische studie opgestart hebben (waarvoor ze 2 jaar tijd kregen) waarbij er ook overleg zou worden gepleegd met actoren zoals de LRM, VLAIO en de stad Lommel.

Kan de minister duiden wat de huidige stand van zaken is van dit dossier? In welke fase zit de studie? Is ze afgerond of wanneer zal ze afgerond worden? Wat waren desgevallend de bevindingen? Vond er reeds overleg plaats met voormelde actoren? Zo ja, met welk resultaat?

[38.02] Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de aansluiting van een industrieterrein op het spoorwegnet is een cruciale hefboom om het goederenvervoer te verduurzamen en de omschakeling naar koolstofarme logistiek te versnellen.

In het kader van de ontwikkeling van het industrieterrein Kristalpark in Lommel heeft Kristalpark aan Infrabel de opdracht gegeven om twee studies uit te voeren. De bedoeling van de studies was om de technische haalbaarheid te onderzoeken van de heraansluiting van de voormalige Philipssite op het spoorwegnet, evenals de activering van de bestaande betonnen laadkade. Daarnaast moest de studie een eerste raming geven van de kosten die verbonden zijn aan de eventuele heringebruikname van de betrokken infrastructuur.

De studies werden door Infrabel uitgevoerd en tegen einde februari opgeleverd. Vervolgens werden ze voorgesteld aan de verschillende betrokken actoren, met name de stad Lommel, VLAIO, de Limburgse Reconversie maatschappij en Kristalpark, wat een transparante uitwisseling van de technische analyses en bevindingen mogelijk maakte.

Meer in het algemeen blijft Infrabel samen met haar technische teams ter beschikking van bestaande en potentiële ondernemingen om dossier per dossier de mogelijkheden van het spoorvervoer te onderzoeken, rekening houdend met de geuite behoeften en de specifieke kenmerken van de betrokken sites.

Daarbij dient evenwel te worden benadrukt dat de concrete realisatie van een spoorwegaansluiting plaatsvindt binnen een duidelijk afgebakend kader, gebaseerd op het bestaan van formele en onderbouwde aanvragen, evenals op een duidelijk en structureel engagement tot spoorverkeer van de betrokken ondernemingen.

Als beheerder van de spoorweginfrastructuur gaat Infrabel niet over tot de uitvoering van dergelijke infrastructuurwerken louter in principe, maar uitsluitend wanneer zich een concreet en voldoende onderbouwd economisch project aandient dat een effectieve benutting van het spoorwegnet waarborgt.

In die context wil Infrabel haar rol verder opnemen als een betrouwbare en constructieve technische partner door haar expertise ter beschikking te stellen van economische en institutionele actoren met inachtneming van een realistische, proportionele en juridisch correcte aanpak en in overeenstemming met haar opdracht en verantwoordelijkheden.

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

Ik zal het dossier verder opvolgen. Het is positief dat Infrabel zich wil baseren op concrete en voldoende onderbouwde voorstellen. Dat zou ook het geval moeten zijn voor wat aan bod is gekomen bij de voorgaande vraag, over de nachttrein, want daarvoor is dat niet het geval. Beide dossiers staan uiteraard los van elkaar.

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

39 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vereiste talenkennis voor Securailagenten" (56014875C)

39 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les connaissances linguistiques requises des agents de Securail" (56014875C)

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

Securailagenten dienen in voldoende mate de Nederlandse en de Franse taal te beheersen. Nederlandstalige sollicitanten die slechts over een basisniveau van de Franse taal beschikken komen daarom niet in aanmerking voor een functie als Securailagent.

1. Kan de minister toelichting geven over het vereiste niveau van de Franse taal dat Nederlandstaligen moeten hebben?

2. Vice versa: het vereiste niveau van de Nederlandse taal voor Franstaligen?

3. Op welke wijze wordt het taalkundig niveau van een sollicitant geverifieerd? Wordt de sollicitant aan testen onderworpen? Zo neen: waarom niet? Zo ja: waaruit bestaan die testen en hoe en door wie worden deze geëvalueerd?

4. Kan de minister duiden wat de actuele verhouding is tussen Nederlandstaligen en Franstaligen binnen het personeelskader van Securail?

39.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, Securailagenten werken in een veiligheidscontext en staan dagelijks in contact met reizigers, spoorwegpersoneel en partners op het terrein. Daarom worden zowel Nederlandstalige als Franstalige kandidaten binnen de selectie- en opleidingscontext mondeling getest op een basiskennis van de tweede landstaal. De officiële communicatie verloopt in de taal van de regio waarin ze tewerkgesteld zijn. Securailagenten werken ook altijd in teams van twee.

Binnen de Corporate Security Service van de NMBS werken er 344 Nederlandstalige en 304 Franstalige voltijdsequivalenten.

39.03 Frank Troosters (VB): Uw antwoord is kort maar krachtig, mijnheer de minister. De cijfers had

ik ook via een schriftelijke vraag pas ontvangen.

Ik moet er even over nadenken. U verklaart dat de talenkennis getest wordt. De vraag is of die altijd getest wordt. Als iemand een sollicitatiebrief stuurt en zegt dat hij of zij beschikt over een basiskennis Frans of Nederlands, wordt die dan effectief getest? Worden kandidaten soms niet aangeworven omdat hun talenkennis onvoldoende is?

Ik vind dat een redelijk vreemd antwoord. Mijn vraag is gebaseerd op een concrete case van iemand die contact met mij heeft opgenomen. Ik hoor dus een ander geluid. Wat u zegt, lijkt mij de logica zelf. De vraag is of dat in de praktijk ook zo gebeurt. Ik zal dit dossier verder bekijken en nagaan welke richting we hiermee uit moeten. Ik dank u voor uw antwoord, maar kan daaruit nog niet echt conclusies trekken.

39.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: U hebt helemaal gelijk. Ik heb u het antwoord over de testen niet gegeven omdat ik het antwoord nog niet heb. U vroeg me waaruit die testen bestaan. Ik heb dat antwoord niet.

39.05 **Frank Troosters** (VB): Wordt vervolgd. Ik zal het bekijken.

39.06 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het zal iets voor later worden.

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

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56014910C van mevrouw De Knop, 56014923C van mevrouw Jacquet, 56014942C en 56014943C van mevrouw De Knop, 56015095C van de heer De Smet, 56015110C van de heer Aerts en 56015112C van de heer Prévot worden uitgesteld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.47 uur.
La réunion publique de commission est levée à 19 h 47.*