

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 9 JUNI 2026

Voormiddag

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

du

MARDI 9 JUIN 2026

Matin

De behandeling van de vragen vangt aan om 9.53 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions commence à 9 h 53. La réunion est 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**: Collega's, we hebben nu een eerste ronde van mondelinge vragen tot 13.00 uur en een tweede om 17.00 uur, die tot ongeveer 21.00 uur zal duren. Ik laat alle leden voor beide sessies de keuze: indien zij bepaalde vragen absoluut vandaag willen behandelen, dan kunnen ze die mondeling stellen. Ze kunnen hun vragen ook schriftelijk laten behandelen in afstemming met het commissiesecretariaat. Ik kan mij voorstellen dat sommige leden bepaalde vragen hier willen stellen, dus we zullen daar heel soepel en praktisch in zijn. Men kan zijn vraag natuurlijk ook uitstellen.

01 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De transparantie v.d. communicatie over het gebruik van start- en landingsbanen bij nachtvluchten" (56014325C)

01 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La transparence de la communication sur les pistes de décollage/atterrissage pour les vols nocturnes" (56014325C)

01.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik ben bekommerd over de sterke stijging van het aantal landingen op baan 07L. Naar aanleiding van recente meldingen van omwonenden – en dat zijn er nogal wat – rijzen er inderdaad heel wat vragen over het effectieve gebruik van start- en landingsbanen bij nachtvluchten op onder andere Brussels Airport. Zo werd tijdens de nacht van 18 op 19 maart vastgesteld dat er in totaal 30 landingen plaatsvonden, waarbij het merendeel niet op baan 01 gebeurde, zoals we dat gewoon waren, maar op baan 07L. In de publieke communicatie werd echter alleen melding gemaakt van een beperkt aantal landingen op baan 01, wat vragen oproept over de volledigheid en de transparantie van de informatie. Die vaststellingen sluiten aan bij bredere signalen dat de hinder die omwonenden in de praktijk ervaren, anders is dan wat op basis van de gecommuniceerde gegevens geconcludeerd zou kunnen worden. Dat zet het vertrouwen van de omwonenden verder onder druk.

Zonder in te gaan op de reeds besproken technische criteria inzake windnormen en het preferentiële runwaysysteem, had ik graag een aantal bijkomende verduidelijkingen over de toepassing en de communicatie in de praktijk, mijnheer de minister.

Hoe wordt het effectieve gebruik van start- en landingsbanen, specifiek bij nachtvluchten, geregistreerd en aan het publiek en de omwonenden gecommuniceerd? Hoe verklaart u dat in bepaalde communicatiekanalen slechts een deel van de landingen wordt vermeld, terwijl in werkelijkheid meer vluchten op die banen plaatsvinden? Acht u de huidige communicatie over het baangebruik en de nachtvluchten voldoende transparant en volledig? Welke maatregelen zult u nemen om de informatieverstrekking te verbeteren, zodat omwonenden een correct en volledig beeld van de werkelijke situatie krijgen? Zult u ook laten onderzoeken of het effectieve baangebruik bij nachtvluchten

overeenstemt met de bedoeling om de hinder zo evenwichtig mogelijk te spreiden? Hoe wordt vandaag opgevolgd of de impact op de omwonenden in de praktijk niet disproportioneel naar bepaalde regio's verschuift?

Ik dank u voor uw antwoorden.

De **voorzitter**: Ik wil nog even melden aan de leden dat de klok nog niet werd gestart. Vanaf de volgende vraag zal dat wel het geval zijn. Ik wil de leden vragen om hun vragen zoveel mogelijk binnen de vastgestelde tijd te stellen. Alleen tegenover de minister zal ik wat toleranter zijn, want we willen graag de antwoorden kennen.

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, het effectieve gebruik van start- en landingsbanen wordt bepaald door skeyes, op basis van de actuele weersomstandigheden, de beschikbaarheid van de betrokken banen en de bepalingen van het *preferential runway system* (PRS). De operationele gegevens worden publiek beschikbaar gemaakt via het Brussels Airport Traffic Control Platform (BATC), waar omwonenden en andere belanghebbenden de informatie kunnen raadplegen.

In bepaalde situaties, zoals bij lopende werken, onrustige meteorologische omstandigheden of afwijkingen van de windnormen, kan het PRS tijdelijk niet strikt worden toegepast. Een concreet voorbeeld is de tijdelijke buitengebruikstelling van baan 01/19, waardoor het verkeer noodgedwongen exclusief op baan 07L/25R wordt afgehandeld. Dergelijke uitzonderingssituaties kunnen leiden tot verschillen tussen de gepercipieerde en de daadwerkelijk gecommuniceerde informatie.

Verschillende gemeenten hebben aangegeven dat de communicatie niet altijd voldoende duidelijk is, in het bijzonder tijdens periodes van infrastructuurwerken. Hoewel de operationele gegevens beschikbaar zijn, worden ze niet steeds als volledig of begrijpelijk ervaren door omwonenden, wat leidt tot vragen en perceptieproblemen.

Om de transparantie en voorspelbaarheid voor omwonenden te verbeteren, bereid ik de volgende acties voor. Ten eerste komt er een verduidelijking van de PRS-instructies in de *Aeronautical Information Publication* (AIP). Ten tweede zullen de redenen waarom van het PRS wordt afgeweken systematischer worden gepubliceerd. Ten derde zal bij grote infrastructuurwerken zowel een voorafgaand als een afsluitend verslag worden aangeboden, waarin de verwachte en gerealiseerde impact op het baangebruik wordt toegelicht. Ten vierde worden de overlegmomenten met de betrokken gemeenten en lokale besturen geïntensiveerd.

De naleving van de windnormen en het correcte gebruik daarvan zijn vorig jaar gecontroleerd door Eurocontrol. Op basis van een vergelijkende analyse door het DGLV blijken de normen zoals die worden toegepast, vergelijkbaar te zijn met de normen die gelden op naburige of vergelijkbare luchthavens.

De kwestie van de berekeningsmethode voor de normen blijft echter onopgelost. De monitoring van de geluidshinder en de geografische spreiding ervan maken deel uit van het transitie- en implementatieplan voor *performance-based navigation* 2024-2030 (PBN). In dat kader is een optimalisatiefase voorzien.

01.03 **Irina De Knop** (Anders.): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord.

U hebt herhaald dat skeyes bepaalt welke banen op basis van het weer worden gebruikt. Ik wil zeker niet zeggen dat u liegt, maar u vertelt niet de volledige waarheid. U weet zeer goed dat u ministeriële richtlijnen moet ondertekenen om het gebruik van bepaalde banen nog toe laten. Ik zal daar naar aanleiding van een andere vraag op terugkomen. Kortom, u geeft altijd partiële informatie, waarmee u de waarheid misschien net geen geweld aandoet.

Ik heb begrepen dat er specifiek in de nachten waarnaar ik vroeg, werkzaamheden op baan 01 waren. Dat staat volgens mij een correcte communicatie via de bekende informatiekanalen niet in de weg.

Mijnheer de minister, terwijl ik u in het begin het voordeel van de twijfel gaf en echt in uw goede bedoelingen geloofde, begin ik nu oprecht te menen dat er andere intenties zijn, dat u ons in slaap gewiegd hebt, dat u ons veel zand in de ogen gestrooid hebt en dat u gewoon doorgaat met het kwaad

waarmee u begonnen bent, ten nadele van de leefkwaliteit van heel veel mensen in de Brusselse Rand die in de buurt van nog wel een niet-preferentiële route wonen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur Prévot, je vous donne la parole pour la question n° 56014336C.

01.04 Patrick Prévot (PS): Monsieur le président, la question avait été initialement déposée auprès d'un collègue du ministre Crucke. Puis, elle a été réorientée chez celui-ci. Comme elle est un peu datée, je la poserai par écrit.

02 Question de Patrick Prévot à Rob Beenders (Protection des consommateurs, Lutte contre la fraude sociale, Personnes handicapées et Égalité des chances) sur "Le nouveau business de la crevaison" (56014359C)

02 Vraag van Patrick Prévot aan Rob Beenders (Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen) over "De nieuwe bandenpechbusiness" (56014359C)

02.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, je suppose qu'il vous est déjà arrivé de devoir changer la roue d'un véhicule, pour vous ou pour un tiers.

Aujourd'hui, nous constatons que la plupart des véhicules vendus n'ont plus de roue de secours. Il s'agit d'un gain d'espace, de poids et d'argent. Citroën n'offre même plus le moindre dispositif de dépannage. Une personne qui achète un C5 Aircross, par exemple, lancé en juillet 2025, doit déboursier 20 euros supplémentaires pour pouvoir en bénéficier. Autre exemple, Ford ne propose plus non plus de kit anti-crevaison sur ses nouveaux modèles.

Si je vous pose cette question, c'est que l'association de protection de consommateurs UFC-Que Choisir dénonce un authentique business qui s'est développé ces dernières années autour de la fourniture de roues dites galettes. Chez Peugeot, par exemple, une galette de 15 pouces de diamètre est vendue 193 euros, sans compter les 56 euros à ajouter pour bénéficier des outils nécessaires au démontage. La fourniture d'un kit galette plus outils coûte 292 euros pour une roue plus grande de 19 pouces, tandis qu'une roue normale en tôle de 16 pouces se vend à 305 euros environ.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dresser un état des lieux de la législation relative aux responsabilités incombant aux constructeurs et aux concessionnaires dans le cadre de ce kit anti-crevaison?

Des discussions sont-elles en cours au niveau européen pour lutter contre ce nouveau business dénoncé par les associations de consommateurs, qui se fait justement au détriment de la protection du consommateur?

Enfin, j'apprends que le manuel d'utilisation de la Peugeot 208 invite désormais à flasher un code QR pour visualiser des vidéos explicatives. Ce modèle d'information exclut les personnes touchées par la fracture numérique. Là aussi, que dit la législation à ce propos et comment éviter ce type de potentielle discrimination indirecte à l'égard de ce public?

02.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je ne vous parlerai pas de mon expérience personnelle. Comme vous le savez, je prends le train aussi souvent que possible, donc je n'ai pas besoin de changer des pneus. Toutefois, il est exact que de nombreux constructeurs automobiles ne fournissent plus de roue de secours de série, préférant soit la proposer en option, soit équiper les véhicules d'un kit anti-crevaison. Cette évolution s'explique principalement par des considérations techniques et commerciales – gain de place, réduction du poids, diminution des coûts – et non par une modification de la réglementation.

Contrairement à certains équipements obligatoires, comme le triangle de sécurité ou l'extincteur imposés par la législation belge, la roue de secours et le kit anti-crevaison ne font partie d'aucune liste d'équipements de sécurité obligatoires, que ce soit au niveau national ou européen. Il n'existe donc actuellement aucune obligation légale imposant qu'un véhicule soit livré avec l'un de ces dispositifs.

Dans ce contexte, le constructeur reste libre de définir la dotation standard de ses véhicules. Le concessionnaire peut également proposer ces équipements en option, ce qui relève d'une approche purement commerciale. Cette pratique n'est pas illégale, pour autant que l'information fournie au consommateur soit claire, loyale et complète, conformément aux règles en matière de protection des consommateurs. Il convient également de rappeler que les roues de secours de type galette ainsi que les kits anti-crevaisson ont une fonction limitée dans le temps. Ils sont destinés à permettre au conducteur de rejoindre un professionnel du pneumatique pour une réparation définitive, et leur utilisation est généralement restreinte en termes de distance et de vitesse.

À l'heure actuelle, aucune initiative réglementaire européenne ne vise à rendre obligatoire la présence d'une roue de secours ou d'un dispositif anti-crevaisson dans les véhicules. L'Union européenne n'a pas adopté de norme imposant la présence de tels équipements, laissant aux fabricants la liberté de définir les solutions techniques qu'ils jugent les plus appropriées dans le cadre des exigences générales de sécurité. Cela étant, je pense qu'il serait tout à fait pertinent d'interpeller le commissaire européen sur ce sujet et, le cas échéant, de déposer un point AOB au Conseil européen après réception de la réponse du commissaire. Je demanderai à mes services de le faire.

Enfin, il est vrai que certains constructeurs invitent désormais les conducteurs à consulter des contenus numériques, par exemple des vidéos explicatives accessibles via un QR code. Ce mode de communication peut constituer un obstacle pour les personnes confrontées à la fracture numérique. Néanmoins, il convient de souligner que les constructeurs restent tenus de mettre à disposition un manuel d'utilisation contenant les informations essentielles à la bonne compréhension et à la sécurité du véhicule. Ce manuel est généralement fourni sous format papier. Les contenus numériques doivent être considérés comme des compléments pédagogiques plus détaillés ou plus visuels, mais ils ne remplacent pas les informations essentielles exigées par la législation.

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

Tout comme vous, je suis navetteur. Il est vrai que lorsqu'on habite dans une zone semi-rurale, le véhicule reste fortement utilisé. Il m'est arrivé de changer les roues des véhicules à de très nombreuses reprises, à titre personnel ou pour d'autres.

Il y a quelques mois, j'ai crevé sur autoroute lorsque j'étais avec mes deux enfants en bas âge en voiture, avec un véhicule de quatre ou cinq ans ne bénéficiant pas de roue de secours. Il pleuvait, j'avais deux enfants qui pleuraient dans le véhicule et il m'a fallu attendre la dépanneuse pendant plus d'1 h 15. Si j'avais eu une roue de secours, il m'aurait suffi de changer la roue moi-même, quitte à être un peu mouillé. Autant vous dire que les coûts liés au dépannage sont tout à fait différents. Dans ce type de problématique, c'est encore une fois le consommateur qui passe à la caisse.

Je vous remercie tout de même pour votre proactivité. J'entends que vous allez demander à votre cabinet d'interpeller le commissaire européen. Lorsque vous aurez une réponse, je vous invite à me le signaler de manière formelle ou informelle – lorsqu'on se croise dans les couloirs –, parce que je pense qu'il s'agit d'un dossier sur lequel il faut quand même pouvoir se pencher.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- Achraf El Yakhoulfi aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorlijn Eindhoven-Turnhout-Brussel" (56014422C)
- Achraf El Yakhoulfi aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Avondtreinen voor een bruisend Turnhout" (56014423C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven" (56014569C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbindingen tussen Vlaanderen en de regio Brainport Eindhoven" (56014669C)

03 **Questions jointes de**

- Achraf El Yakhoulfi à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La ligne ferroviaire Eindhoven-Turnhout-Bruxelles" (56014422C)
- Achraf El Yakhoulfi à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Des trains de soirée pour mieux desservir les lieux animés de Turnhout" (56014423C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire entre Turnhout et Eindhoven" (56014569C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les liaisons ferroviaires entre la Flandre et la région Brainport Eindhoven" (56014669C)

De **voorzitter**: De heer El Yakhoulfi is niet aanwezig.

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

Eindhoven vormt zowel op sociaal alsook op economisch vlak een interessante regio voor Vlaanderen. Zo werd er in de Kamercommissie Mobiliteit al meermaals gepleit voor de realisatie van de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Hamont en het Nederlandse Weert. Dat zou meteen een verdere aansluiting op het economisch interessante Brainport betekenen.

Recent bevestigden Brainport Eindhoven, Belgisch Limburg en de Antwerpse Kempen in de toekomst intensiever te willen samenwerking. Die samenwerking ging verder dan enkel op technologisch of innovatief vlak, ze betrof ook duidelijke ambities inzake mobiliteit. Daarbij ambieert men concreet verbeterde grensoverschrijdende verbindingen zoals een snelbus tussen Turnhout en Eindhoven, en de realisatie van de spoorverbinding tussen Hamont en Weert.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het dossier van de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Hamont en Weert? Welke stappen werden nog genomen sinds de recentelijke ondertekening van de intentieverklaring?

Welke evaluatie maakt de minister van de suggestie tot het realiseren van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven?

Kan de minister een overzicht geven welke stappen of initiatieven omtrent het realiseren van een spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven de voorbije legislaturen genomen werden?

Kan de minister een inzicht geven over de kostprijs, de technische haalbaarheid en de realisatietermijn van een spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven?

03.02 **Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik wil het graag nog eens met u hebben over de regio Brainport Eindhoven, die vandaag geldt als een van de belangrijkste technologieclusters van Europa. Met bedrijven zoals ASML en een uitgebreid ecosysteem van hightechbedrijven en onderzoeksinstellingen is deze regio uitgegroeid tot een sterke economische motor met internationale uitstraling.

U zult zich afvragen wat dat met ons te maken heeft. Die ontwikkeling heeft een impact op Vlaanderen, in het bijzonder de Kempen en de provincie Antwerpen. Ze biedt belangrijke opportuniteiten voor onze regio. Verschillende Vlaamse bedrijven maken deel uit van de toeleveringsketen van deze hightechindustrie en ook op het vlak van arbeidsmobiliteit en innovatie groeit de samenwerking.

Recent werd nog een versterkte samenwerking aangekondigd tussen de Kempen en Brainport Eindhoven, waarbij onder meer mobiliteit en infrastructuur expliciet als aandachtspunten naar voren kwamen. Dat roept uiteraard de bredere vraag op hoe Vlaanderen en België de spoorverbindingen met die snelgroeiende regio in de toekomst verder willen ontwikkelen. Ik heb dan ook drie vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe beoordeelt u als minister het strategisch belang van sterke spoorverbindingen tussen Vlaanderen en de regio Brainport Eindhoven? Worden er momenteel gesprekken gevoerd met Nederland over de verdere ontwikkeling van die verbindingen? Welke concrete pistes op korte, middellange en lange termijn worden onderzocht om de spoorverbindingen tussen Vlaanderen en Eindhoven te verbeteren?

03.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Misschien eerst en vooral dit. Gisteren heb ik mijn Nederlandse collega voor het eerst ontmoet in de Raad van de Europese Unie. We hebben uiteraard een gesprek gehad, maar we hadden niet de tijd om alle dossiers te bespreken. We hebben daarom afgesproken om zo snel mogelijk in Brussel samen te komen om alle dossiers tussen Vlaanderen, België en Nederland grondig te bekijken. Ik heb een positief gevoel overgehouden aan dat gesprek. Dat wilde ik eerst meegeven.

Ik waardeer zeker de constructieve samenwerking met de stad Turnhout en blijf graag in overleg om de mobiliteit in de regio verder te optimaliseren. Sterke spoorverbindingen met de regio Brainport Eindhoven zijn van groot strategisch belang voor België en dus ook voor Vlaanderen. De regio Brainport vormt een toonaangevende economische en technologische cluster in Europa. Een performante spoorontsluiting draagt bij tot economische samenwerking, arbeidsmobiliteit en duurzame grensoverschrijdende verplaatsingen.

Dat belang wordt ook expliciet erkend in de intensiveringsverklaring van 18 februari 2026, waarin de versterking van grensoverschrijdende spoorverbindingen als prioriteit wordt benoemd. De intensiveringsverklaring voorziet in een versterkt samenwerkingskader met regelmatige politieke overlegmomenten en ambtelijke werkgroepen die instaan voor de concrete uitwerking van dossiers. Binnen dit kader wordt ook de verbinding richting de regio Brainport Eindhoven besproken.

De verklaring stelt de opstart van reflecties en/of studies met betrekking tot de ontwikkeling van verbindingen tussen België en de Nederlandse provincie Noord-Brabant, Brainport-Brussel. Op dit moment zijn er contacten tussen België en Nederland om de intentieverklaring te vertalen naar een concreet afsprakenkader. Binnen de Belgisch-Nederlandse samenwerking zullen verschillende pistes worden onderzocht op korte, middellange en lange termijn.

In overeenstemming met de intensiveringsverklaring zal op korte termijn worden gewerkt aan de optimalisatie van bestaande verbindingen en een betere benutting van de capaciteit. Op middellange termijn gaat het om een verdere uitbouw en verbetering van grensoverschrijdende spoorwegverbindingen, waaronder verbindingen via Limburg, zoals die tussen Hamont en Weert. Op lange termijn worden reflecties gevoerd en mogelijke studies opgestart naar nieuwe verbindingen richting Noord-Brabant en de Brainportregio.

Deze gefaseerde aanpak moet leiden tot een geïntegreerde en toekomstgerichte ontwikkeling van het grensoverschrijdende spoornetwerk. De suggestie van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven wordt erkend als een piste met potentieel, in het bijzonder in het licht van de groeiende sociaal-economische verwevenheid met de regio Brainport Eindhoven. Tegelijk bevindt deze piste zich momenteel in een verkennende fase. Een verdere evaluatie vereist bijkomend onderzoek naar de vraag, de inpassing in het bestaande net en de kosten-batenverhouding.

Tijdens de voorbije legislaturen werden verschillende initiatieven genomen om de grensoverschrijdende mobiliteit met Nederland te versterken. Deze inspanningen kaderen onder meer in de bilaterale samenwerking tussen België en Nederland inzake het spoor, de afspraken gemaakt tijdens de Thalassa Top en de verdere concretisering daarvan via de intensiveringsverklaring van 18 februari 2026. Meer specifiek werd ingezet op het verbeteren van bestaande grensoverschrijdende verbindingen, het onderzoek van ontbrekende schakels in het netwerk en het versterken van de structurele samenwerking tussen administraties en infrastructuurbeheerders.

De verbinding Turnhout-Eindhoven maakt deel uit van deze brede reflectie, maar werd tot op heden nog niet uitgewerkt tot een concreet project. Op dit moment zijn er nog geen definitieve cijfers beschikbaar met betrekking tot de kostprijs, technische haalbaarheid en realisatietermijn van een eventuele rechtstreekse spoorverbinding tussen Turnhout en Eindhoven. Zoals voorzien in de intensiveringsverklaring zullen dergelijke projecten eerst verder worden onderzocht binnen bilaterale werkgroepen, waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan de technische haalbaarheid, de financiële implicaties en de prioritering binnen het bredere netwerk. Pas na deze verkennende studiefase kan een meer gedetailleerde inschatting worden gemaakt.

Wat betreft de samenwerking met het Vlaamse Gewest om een busdienst op te zetten, dit is inderdaad een mogelijkheid die moet worden onderzocht. Ik zal dit met mijn homoloog, mevrouw De Ridder, bespreken tijdens een volgende ontmoeting. Conform de intensiveringsverklaring zal ook worden gewerkt aan de versterking van de samenwerking via ambtelijke werkgroepen die instaan voor de verdere uitwerking en opvolging van concrete dossiers.

De verbinding Hamont-Weert wordt binnen dit kader verder onderzocht, met bijzondere aandacht voor technische, operationele en financiële aspecten. Het Nederlands ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de voorbije jaren verschillende studies laten uitvoeren, onder meer door Arcadis, Decisio, Twynstra Gudde, Horvat & Partners en het bureau Rebel. De Rebelstudie van juni 2023 heeft geleid tot de identificatie van de meest kansrijke optie voor het reactiveren van het reizigersvervoer tussen Hamont en Weert.

Tijdens het overleg van 11 december 2023 tussen de toenmalige Belgische minister Gilkinet en de toenmalige Nederlandse staatssecretaris Heijnen werd dat resultaat uitvoerig besproken. Naar aanleiding van dat overleg heeft minister Gilkinet aan Infrabel gevraagd om in overleg met het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een technische validatie uit te voeren van de Rebelanalyse. Infrabel heeft die opdracht positief opgevolgd en op 22 januari 2025 de second opinion afgerond. Die second opinion werd vervolgens in de zomer van 2025 ook gedeeld met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie heeft aangegeven dat men het dossier zal opnemen zodra een nieuw kabinet in Nederland zou zijn samengesteld. Dat is ondertussen gebeurd.

Ik sluit mijn antwoord af met de late verbindingen van en naar Turnhout. Op weekdays vertrekt de laatste trein uit Turnhout om 21.04 uur richting Mechelen en Brussel. Via een overstap in Lier is het eveneens mogelijk om ook Antwerpen te bereiken. In het weekend is het laatste vertrek uit Turnhout om 22.16 uur richting Antwerpen. Die dienstregelingen zijn coherent met de waargenomen reizigersaantallen op die treinen. In de omgekeerde richting is het op werkdagen mogelijk om in Turnhout om 23.53 uur aan te komen, komende uit Brussel, Mechelen of Antwerpen, via een overstap in Lier. In het weekend is het laatste aankomstuur in Turnhout 23.47 uur, vanuit Antwerpen.

Die dienstregelingen weerspiegelen een behoefte van reizigers om culturele activiteiten in steden zoals Brussel of Antwerpen bij te wonen en vervolgens laat naar Turnhout terug te keren. De vraag of die dienstregelingen een barrière vormen voor de verdere ontwikkeling van de stad als cultuurpool kan ik niet bevestigen.

Uiteraard bevat het huidige openbaredienstcontract geen bepaling die het verhogen van de huidige amplitudes voor de treinen van en naar Turnhout zou beletten. Op het terrein is het treinaanbod echter afgestemd op de structurele reizigersstromen en op de engagementen van de NMBS inzake treinaanbod. Als er grote culturele evenementen in Turnhout plaatsvinden waarvoor een aanbod op maat nodig is, zoals dat gebeurt voor concerten of festivals elders in het land, kan altijd contact worden opgenomen met de dienst voor speciale evenementen van de NMBS. De stad of de organisator van het evenement kan dan opteren voor de organisatie van chartertreinen, op basis van een commerciële overeenkomst.

Het onderscheid moet dus worden gemaakt tussen een trein op aanvraag, zoals een chartertrein, en het structurele aanbod van zeven dagen op een rij, dus het treinaanbod, inclusief de bedieningstijd, waarvoor de NMBS om de drie jaar op het volledige netwerk wordt geëvalueerd in het kader van de ontwikkeling van haar vervoersplan.

De studies voor het vervoersplan 2027-2029 hebben geen reëel potentieel aangetoond om het aanbod van en naar Turnhout te verlaten. De volgende studies zullen over twee jaar worden uitgevoerd met het

oog op het vervoersplan voor de periode 2030-2032. De NMBS zet enkel bijkomend structureel aanbod in wanneer ze op basis van de verplaatsingsmodellen voldoende potentieel identificeert. Ze geeft daarmee uitvoering aan het regeerakkoord, dat groot belang hecht aan een vraaggestuurd aanbod.

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

03.05 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Het was zeer uitvoerig.

Ik ben vooral blij gestemd over heel wat dialogen die u aangegaan bent of die u in de nabije toekomst nog wilt voeren op de verschillende niveaus. Die zullen uiteindelijk de uitdaging vormen om dit tot een goed einde te brengen en zo de toekomst voor te bereiden.

Ik hoorde u zeggen dat er een potentieel moet zijn. Uiteraard moeten we het aanbod kunnen aanbieden zodra er een potentieel is. Dat het er nu nog niet is, geeft niet aan dat er in de toekomst geen noodzaak zal zijn.

Ik heb één suggestie. U gaf aan dat u op de verschillende niveaus aan het praten bent met de verschillende actoren, en dat u denkt aan quick wins, zoals de inzet van een lijnbus. Daarover gaat u in overleg met uw Vlaamse collega. Dat zijn allemaal heel goede zaken. Ook voor u is het dus duidelijk geworden dat de noodzaak zich op korte termijn kan aandienen. Als beleidsmakers moeten we daar een antwoord op kunnen bieden.

In dat opzicht, als we nadenken over capaciteitsuitbreidingen van het spoor op middellange en op lange termijn, raad ik u zeker aan om in overleg te gaan met de lokale besturen en eventueel een participatietraject uit te tekenen om ter zake het draagvlak te vergroten. De gemeenschap en de maatschappij worden er alleen maar sterker van als de mobiliteit daar verbeterd kan worden.

Kortom, dank u wel voor uw antwoorden. Ik zal dit goed opvolgen. Ik hoop ook dat u, informeel of formeel, naar ons zult terugkoppelen over het overleg dat u met uw Nederlandse collega's zult hebben.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réorganisation des OCC dans le rail" (56014430C)

04 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De reorganisatie van de OCC's bij het spoor" (56014430C)

04.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les centres de contrôle opérationnels (OCC) sont aujourd'hui répartis sur cinq sites – Namur, Mons, Gand, Anvers et Bruxelles. Ils sont issus du projet RTTM, qui visait à améliorer la coordination opérationnelle. Or, selon les travailleurs de terrain, ce projet a largement échoué: multiplication des intervenants, prises de décision éloignée du terrain, recours massifs à des consultants coûteux, etc. En dépit de tout cela, un nouveau projet de centralisation est aujourd'hui à l'étude, et même en cours, avec pour objectif de regrouper progressivement toutes les activités au sein d'un seul et unique centre à Bruxelles.

Je voulais dès lors vous poser les questions suivantes.

Quelles sont les évaluations qui ont été réalisées concernant le projet RTTM? Quels enseignements en tirez-vous avant d'engager une nouvelle réforme?

Ma deuxième question concerne l'impact de ce projet sur l'emploi. Combien de postes seront-ils fusionnés, supprimés ou modifiés? Quelles garanties concrètes pouvez-vous apporter aux travailleurs qui ne pourront pas suivre ce transfert, notamment en matière de maintien de l'emploi et des conditions de travail? Qu'en sera-t-il, par ailleurs, de la question linguistique?

Une analyse d'impact a-t-elle été réalisée sur la santé, le bien-être et la charge de travail de ces agents?

De nouveaux systèmes de communication performants tels que Genesys sont actuellement déployés dans les services concernés par les transferts vers Bruxelles. Compte tenu des fonctionnalités offertes

par ces outils et de leur efficacité, les transferts sont-ils réellement nécessaires?

Enfin, quel a été le coût des consultances liées à ce projet et pourquoi continuer à y recourir alors que les précédentes réformes sont largement critiquées sur le terrain?

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

La SNCB a présenté aux partenaires sociaux, lors de son comité de pilotage et de son comité stratégique d'entreprise de décembre 2025, sa vision relative à l'organisation de la gestion du temps réel. Aujourd'hui, les clients ne souhaitent pas seulement des trains ponctuels, mais s'attendent également, en cas d'incident, à ce que l'impact des perturbations soit réduit au maximum, à disposer d'alternatives et à bénéficier d'une reprise rapide du trafic. Tout cela se déroule dans un environnement de plus en plus complexe, marqué par une augmentation du nombre de trains, le développement des coopérations internationales ainsi que des exigences accrues en matière de sécurité et de ponctualité. Afin de pouvoir répondre à ces évolutions constantes, la SNCB souhaite évoluer vers une organisation qui partage l'information plus rapidement et qui prenne les décisions au moment opportun, en tenant compte de cette réalité plus complexe. Pour ce faire, la SNCB vise une centralisation géographique, sous une même responsabilité hiérarchique, de la majorité des métiers assurant la gestion du temps réel.

Cette approche s'inscrit également dans la continuité de ce qui se fait chez plusieurs opérateurs ferroviaires étrangers proches, notamment aux Pays-Bas, en Suisse, au Luxembourg et en France. Le 3 avril dernier, la concertation sociale relative à ce projet a effectivement été lancée et d'autres réunions sont encore planifiées. Les modalités concrètes de la nouvelle organisation seront discutées et précisées davantage. Ce n'est qu'une fois la concertation sociale achevée et le fonctionnement futur clarifié que la nouvelle organisation deviendra effective. Il est donc encore trop tôt pour répondre aux questions concrètes relatives aux collaborateurs locaux.

Je comprends toutefois les craintes du personnel, qui sont légitimes. Le personnel ferroviaire doit prendre place au cœur du système et aucune réforme ne réussira sans lui. Le changement suscite toujours des inquiétudes, mais il peut également être porteur d'opportunités pour mieux répondre aux défis et aux attentes du rail de demain. C'est précisément pour cette raison que le dialogue social est engagé et qu'aucune décision définitive ne sera prise sans une concertation approfondie.

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

J'entends bien, mais il faut garder à l'esprit que ce projet génère beaucoup d'inquiétude parmi les travailleurs.

Du reste, j'ignore si vous le saviez, mais avant cette réforme, il y avait déjà eu une première mesure à la suite de laquelle des travailleurs de Liège ont dû se déplacer jusqu'à Namur. Cela suppose un trajet de 45-50 kilomètres. Ces mêmes travailleurs qui avaient migré de Liège à Namur devraient donc aussi se déplacer jusqu'à Bruxelles. On rajoute encore plus de kilomètres. Que peut-on en dire? Je trouve qu'il faut quand même rester attentif à la santé de ces gens qui font des efforts et des sacrifices pour leur entreprise, parce que ce sont des professionnels. Je pense qu'il faut aussi les entendre quand ils vous disent qu'ils redoutent des suppressions de postes ou craignent que ceux-ci ne soient pas repris à Bruxelles. Forcément, il n'y aura pas de place pour tout le monde. Beaucoup de questions se posent.

Il faudrait aussi se pencher sur les problèmes linguistiques et les incohérences découlant des choix que l'on répète. On vient déjà de réaliser une première centralisation à Namur. Or, maintenant, on la déplace à Bruxelles. Le personnel nous rapporte l'existence de plusieurs problèmes, car cela ne fonctionne pas. Pourtant, on va centraliser encore plus dans une région bien déterminée. Je pense qu'il faut être attentif à cet élément. Cette fois, il serait vraiment important de les écouter.

Je vous remercie.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- Greet Daems aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station van Balen" (56014795C)
- Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het ontbreken van een toegang voor PBM's in het station Zinnik" (56015393C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station van Essen" (56016149C)

05 **Questions jointes de**

- Greet Daems à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Balen" (56014795C)
- Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le manque d'accès pour PMR à la gare de Soignies" (56015393C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare d'Essen" (56016149C)

05.01 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op 26 januari 2026 heeft de lokale werking van de PVDA in het mooie Kempense dorp Balen een verzoekschrift ingediend bij de gemeente om de erbarmelijke toestand van het perron te erkennen en de gemeente op te roepen de problematiek bij de hogere instanties op tafel te leggen. Het verzoekschrift werd unaniem goedgekeurd. Dat is bijzonder straf en toont ook dat het thema leeft en gedragen wordt door de hele gemeente.

Wat is het probleem? Het station van Balen heeft een onveilig perron dat onvoldoende toegankelijk is voor heel veel reizigers. Ik geef een voorbeeld. De instap is heel hoog. Mensen met slechte knieën en heel oude mensen kunnen daardoor heel moeilijk op de trein stappen. Er is zelfs vastgesteld dat mensen bij het in- en uitstappen uit de trein vallen. Ook voor personen met een visuele beperking is de situatie heel problematisch want er zijn geen aangepaste geleidelijnen of noppentegels. Dat is nochtans essentieel om veilig en zelfstandig gebruik te kunnen maken van het spoor.

Ik heb daarover eerder al een schriftelijke vraag gesteld aan u. U hebt toen geantwoord dat Infrabel de prioriteitenlijst opstelt voor de verhoging en heraanleg van de perrons. Wat daarbij opvalt, is dat veiligheid niet expliciet als criterium wordt vermeld, terwijl de problematiek in Balen toch aantoonde dat veiligheid een cruciale factor zou moeten zijn.

U antwoordde ook dat het aantal reizigers een belangrijk selectiecriterium is. Dat is uiteraard belangrijk, maar in de praktijk werkt dat nadelig voor stations met een slechte infrastructuur. De inwoners van Balen wijken immers uit naar nabijgelegen en beter uitgeruste stations zoals dat van Mol, waar het perron wel is aangepast. Het lage reizigersaantal is dus net een gevolg van de ontoegankelijke infrastructuur en werkt dus niet als objectieve maatstaf.

De **voorzitter**: Mevrouw Daems, kunt u afronden met uw vraagstelling?

05.02 **Greet Daems** (PVDA-PTB): Ik wil u daarom het volgende vragen.

In welke mate wordt het criterium veiligheid vandaag meegenomen als selectiecriterium?

Hoe wordt bij de selectie van stations vermeden dat het criterium van het aantal reizigers nadelig werkt voor stations met een slechte infrastructuur?

Bent u bereid om druk uit te oefenen op Infrabel om het station van Balen opnieuw te laten evalueren met het oog op opname in de prioriteitenlijst?

Neem mij niet kwalijk dat ik over mijn spreektijd ben gegaan.

05.03 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, comme vous le savez, je suis navetteur, et je suis toujours étonné que l'ensemble de nos gares ne soient pas accessibles aux PMR. J'illustre mon propos par une gare que je connais bien, celle que je fréquente tous les matins et tous les soirs: la gare de Soignies. Lorsque vous arrivez sur la voie 1 à Soignies, l'accès à l'espace public est direct, sans difficulté. Mais lorsque vous revenez, par exemple de Bruxelles, et que vous vous retrouvez sur la voie 2, vous n'avez qu'une seule solution pour rejoindre l'espace public: emprunter un escalier très long et compliqué, traverser le passage sous voies, puis remonter à nouveau par un escalier tout aussi long

et difficile.

Je ne compte plus, évidemment, les moments où la solidarité s'impose: on porte les poussettes des papas ou des mamans avec leurs enfants, on aide aussi des personnes qui n'avaient rencontré aucune difficulté à Bruxelles pour monter dans le train, mais qui se retrouvent à Soignies face à un escalier.

Même si j'ai constaté que la norme dans cette séance de questions est de parler de son exemple personnel, ma réflexion se veut plus globale. Avez-vous une vraie réflexion en matière d'accessibilité pour les PMR dans l'ensemble des gares de notre pays? Quand pourrait-on espérer une véritable accessibilité sur la voie 2 de la gare de Soignies pour les PMR et pour les personnes avec des poussettes ou autres?

05.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het station van Essen is een heel belangrijk grensstation op de lijn Antwerpen-Rosendaal, dat dagelijks heel wat reizigers verwerkt. Toch is een groot deel van het station vandaag niet autonoom toegankelijk. De meeste reizigers maken gebruik van de perrons 2 en 3, die alleen via trappen bereikbaar zijn. Voor rolstoelgebruikers is het sowieso al heel moeilijk om het perron te bereiken. Zij kunnen dat niet zelfstandig. Ook reizigers met kinderwagens, zware bagage of een beperkte mobiliteit botsen dagelijks op dezelfde problematiek.

We hebben daar in een vorige commissievergadering al eens bij stilgestaan. Er is wel assistentie mogelijk, maar die moet vooraf worden aangevraagd. Dat biedt niet voor iedereen een oplossing. Bovendien verwachten we anno 2026 dat we ons in een station zelfstandig kunnen verplaatsen.

Essen is het enige station op de lijn Antwerpen-Rosendaal waar niet alle perrons autonoom toegankelijk zijn. De gemeenteraad van Essen trok daarvoor recent aan de alarmbel bij de NMBS en Infrabel. In hun antwoord laten beide spoorbedrijven weten dat er vóór 2032 geen plannen zijn om de toegankelijkheid van het station te verbeteren. We begrijpen natuurlijk dat er een prioriteitenlijst bestaat, maar hier gaat het wel degelijk over perrons die niet toegankelijk zijn.

Mijnheer de minister, bent u het ermee eens dat het vandaag niet meer aanvaardbaar is dat een belangrijk en druk gebruikt station zoals dat van Essen niet autonoom toegankelijk is voor alle reizigers? Hoe verklaart u dat Essen vandaag het enige station op de lijn Antwerpen-Rosendaal is waar niet alle perrons toegankelijk zijn? Begrijpt u de frustratie bij zowel de reizigers als het lokale bestuur wanneer zij als antwoord krijgen dat er vóór 2032 geen aanpassingen of verbeteringen gepland zijn? Bent u bereid om met de NMBS en Infrabel te bekijken of die planning alsnog kan worden aangepast, zodat de toegankelijkheid van het station van Essen sneller wordt verbeterd?

05.05 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, geachte Kamerleden, ik beseef hoe belangrijk het thema toegankelijkheid voor u allen is, dat hebt u tijdens het actualiteitsdebat in de vorige commissievergadering duidelijk gemaakt. Ik bevestig nogmaals dat de NMBS ernaar streeft om haar stations en treinen voor iedereen toegankelijker te maken, met name voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Ik heb dat al aangetoond aan de hand van talrijke voorbeelden van stations, waaronder dat van Essen, dat door mevrouw Cuylaerts werd genoemd. Ik wil in antwoord op dezelfde vragen niet in herhaling vallen, maar wil er wel aan toevoegen dat de NMBS de situatie met betrekking tot Essen al aan de gemeente Essen heeft toegelicht en ter beschikking blijft van de gemeente voor verdere vragen.

Autonome toegankelijkheid vormt een essentieel kenmerk van moderne stationsinfrastructuur. Helaas moeten we erkennen dat investeringen alleen mogelijk zijn binnen de grenzen van de beschikbare middelen. Een structurele heraanleg van het perron van het station van Balen is momenteel niet opgenomen in de meerjareninvesteringsprogramma's 2023-2032 van de NMBS en Infrabel.

De NMBS en Infrabel zouden het liefst alle stations meteen aanpakken en uitbouwen tot toegankelijke knooppunten van openbaar vervoer. De realiteit is echter dat zij daarvoor afhankelijk zijn van de door de federale overheid toegekende financiële middelen. Volgens de huidige afspraken zouden 176 stations tegen 2032 autonoom toegankelijk moeten zijn, goed voor ongeveer 70 % van de reizigers.

En parallèle, une attention particulière est portée à l'accessibilité opérationnelle des infrastructures existantes. La disponibilité des ascenseurs et des escalators fait ainsi l'objet d'un suivi rigoureux par

les équipes techniques de la SNCB.

En cas de panne, le prestataire est tenu d'intervenir dans les délais contractuels, allant de une à quatre heures selon la criticité du problème. Les pannes simples sont généralement résolues rapidement. En revanche, des défaillances plus complexes nécessitant le remplacement de composants structurels peuvent engendrer des délais plus longs en raison de l'approvisionnement des pièces.

Lorsque la disponibilité des installations se dégrade de manière significative, des actions correctrices sont mises en œuvre. Un plan d'action spécifique a notamment été déployé récemment afin d'améliorer la situation, avec des premiers résultats déjà visibles.

La SNCB considère ce type de situation comme inacceptable et mène des concertations intensives avec les prestataires concernés pour y remédier durablement.

Par ailleurs, les contrats d'entretien font l'objet d'évaluations continues afin d'améliorer l'efficacité et la qualité. À ce titre, un nouveau contrat national, qui entrera en vigueur en 2027, sera davantage orienté vers les résultats et intégrera des mécanismes visant à garantir des niveaux de service plus élevés et plus stables.

Bij de prioriteitsstelling wordt inderdaad rekening gehouden met de grootte van het station. Een ander element zijn de spoorwerken van Infrabel, waarbij ingrijpende werken aan perrons nodig zijn. Op die momenten zorgen Infrabel en de NMBS nadien voor toegankelijke perrons.

De NMBS blijft evenwel in alle stations investeren, ook in Balen en Essen. Zo werden het afgelopen jaar investeringen gedaan in de vernieuwing en uitbreiding van schuilhuisjes en zitbanken. In 2027 plant de NMBS ook de volledige signalisatie in het station van Balen aan te pakken.

Veiligheid vormt een fundamentele en transversale doelstelling bij het beheer van de spoorweginfrastructuur door Infrabel. Ze wordt meegenomen in de globale analyse van infrastructuurprojecten, met inbegrip van de perrons, via geïntegreerde technische en operationele evaluaties. De prioritering van projecten maakt echter deel uit van een meerjarig kader dat gezamenlijk wordt vastgelegd door de federale Staat en Infrabel, waarbij de criteria niet afzonderlijk maar globaal worden beoordeeld, in overleg met de andere actoren van de spoorsector.

Het aantal reizigers vormt inderdaad een van de elementen die in aanmerking worden genomen bij de prioritering van investeringen, maar wordt nooit automatisch of exclusief toegepast. Infrabel hanteert een multicriteria-analyse waarin technische, operationele, budgettaire en toegankelijkheidsaspecten samen worden beoordeeld.

Tot slot wil ik benadrukken dat toegankelijkheid voor mij ruimer gaat dan enkel perrons en instaphoogtes. Het gaat om een geïntegreerde benadering van de mobiliteit, waarbij personen met een beperkte mobiliteit, oudere reizigers, maar ook fietsers en gebruikers van lichte en gedeelde mobiliteit veilig en vlot moeten kunnen gebruikmaken van het spoor. In dat kader werkt mijn kabinet op mijn vraag aan de uitwerking van een langetermijnvisie voor het spoor, Visie 2040. Die visie heeft tot doel toegankelijkheid, veiligheid en intermodaliteit structureel te verankeren in het beleid en richting te geven aan de toekomstige ontwikkeling van het spoor, met aandacht voor de rol van zowel grote als kleinere stations binnen een duurzaam mobiliteitssysteem.

05.06 Greet Daems (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Als ik het goed begrepen heb, is er geen geld voor het perron in Balen. U zegt dat investeringen alleen mogelijk zijn met de beschikbare middelen. Balen staat dus niet op de radar.

Daar staat tegenover dat intussen wel miljoenen euro vrijgemaakt wordt voor investeringen in spoorinfrastructuur in het kader van militaire mobiliteit. Er wordt geïnvesteerd om het spoorwegnet aan te passen aan de noden van Defensie. In totaal wordt daarvoor 21,5 miljoen euro uitgetrokken.

Voor de inwoners van Balen is dat moeilijk te begrijpen. Een perron aanpassen voor de reizigers heeft ook met veiligheid te maken. Ik vind het dan ook bijzonder jammer dat daarvoor geen geld beschikbaar is.

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

D'emblée, je sais que c'est un dossier compliqué et que vous héritez là d'un dossier titanesque, mais il est essentiel. Et vous l'avez compris, au travers de ma question très ciblée, j'avais évidemment une réflexion beaucoup plus large qui va au-delà de l'exemple de Soignies, parce qu'il est toujours compliqué de voir que l'accessibilité n'est pas garantie pour les personnes à mobilité réduite dans l'ensemble de nos gares, et qu'il y a une véritable disparité entre elles. C'est un frein évident pour ces personnes, et cela reste inacceptable, au-delà même des budgets à débloquer. J'entends néanmoins que, dans le contexte budgétaire que l'on connaît, des priorités doivent être définies pour rester dans l'enveloppe. J'espère donc que les chantiers pourront avancer plus rapidement.

Quant aux contrats de maintenance, il me paraît opportun de faire une évaluation régulière et de les réévaluer le cas échéant. J'ai en effet régulièrement des remarques dans différentes gares sur ces contrats externalisés où le contractant met énormément de temps à intervenir, là où les anciens services en interne dépannaient plus rapidement. On parle ici des ascenseurs ou des escalators, mais il arrive aussi que ce soit une porte d'accès, comme c'est le cas à Soignies. Depuis plus de deux semaines, les gens sont obligés de contourner la gare car cette porte est bloquée. On me dit qu'à l'époque, cela aurait été réparé en quelques heures ou quelques jours. Cela pose un vrai souci, puisque les personnes – à mobilité réduite ou non – n'ont plus d'accès direct au quai.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitblijven van een stil alarmsysteem op de trein" (56014845C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verslag van Ombudsrail 2025 en het tot de prullenmand veroordeelde stille alarm" (56015120C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het beloofde stille alarm in de treinen" (56016101C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van de plannen voor een stil alarm in treinen" (56016747C)

06 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'absence de système d'alerte silencieuse dans les trains" (56014845C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport annuel 2025 d'Ombudsrail et l'abandon de l'alarme silencieuse" (56015120C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'alarme silencieuse promise dans les trains" (56016101C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'abandon de l'alarme silencieuse dans les trains" (56016747C)

06.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, veiligheid op het openbaar vervoer en op de NMBS-treinen is een essentiële voorwaarde om mensen te overtuigen voor de trein te kiezen. Toch stellen we al een aantal jaren vast dat het onveiligheidsgevoel bij reizigers toeneemt, mede door de stijgende cijfers van agressie op en rond het spoor. In die context werd in 2022 een belangrijk en laagdrempelig instrument aangekondigd, een zogenaamd stil alarmsysteem waarmee reizigers op een discrete manier hulp zouden kunnen invoeren, indien nodig. Dat systeem zou moeten inspelen op situaties waarin bellen niet evident of zelfs onveilig is. Het zou een concrete verbetering inhouden voor het veiligheidsgevoel, in het bijzonder voor kwetsbare groepen, zoals vrouwen die alleen reizen. Het is geen detail. Uit studies blijkt immers dat ongeveer de helft van de vrouwen die het openbaar vervoer nemen, het openbaar vervoer vermijdt omdat ze zich onveilig voelen. Net daarom is het opvallend dat een dergelijk instrument na al die jaren nog steeds niet werd gerealiseerd.

Vandaag moeten we vaststellen dat het stil alarmsysteem er nog steeds niet is. Meer nog, volgens de ombudsdienst zou het project intussen volledig zijn stopgezet. Dat valt moeilijk te begrijpen, zeker in een context waarin het vertrouwen van reizigers onder druk staat en veiligheid toch een topprioriteit zou moeten zijn, zeker ook de veiligheid van vrouwen in het publieke domein. Vandaar mijn vragen.

Klopt het dat het aangekondigde stil alarmsysteem vandaag nog niet bestaat en dat het project ondertussen zou zijn stopgezet? Wat zijn de concrete redenen voor het uitblijven en het eventuele schrappen van dat project?

Acht u het verantwoord dat een dergelijk systeem niet werd uitgerold, ondanks de aanhoudende problematiek van agressie op het openbaar vervoer?

Welke alternatieve maatregelen werden of worden genomen om reizigers op een laagdrempelige en discrete manier hulp te laten inroepen wanneer zij die nodig hebben?

Bent u bereid alsnog werk te maken van een dergelijk stilmeldingssysteem, eventueel via moderne communicatiemiddelen zoals apps of berichtendiensten?

Welke lessen trekt u uit de stopzetting van dat project in het licht van het bredere veiligheidsbeleid op het spoor?

06.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het probleem is al een beetje geschetst. Mijn invalshoek was dat Ombudsrail in zijn jaarverslag 2025 opnieuw heeft gewezen op het uitblijven van het stil alarm in de treinen. Wij hebben het daar eerder al over gehad. Er was al aangekondigd dat het project was afgevoerd en er niet zou komen. Het project maakte deel uit van een belofte van de vorige minister van Mobiliteit, maar was ook het voorwerp van resolutie 55K2508, die tijdens de vorige legislatuur werd goedgekeurd.

Mijn vragen zijn de volgende. Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken betreffende de uitvoering van de resolutie? Ik heb opnieuw gevraagd hoe het zit met het stil alarm. Het project is afgevoerd. Wordt eventueel herbekeken of het toch niet kan worden uitgevoerd, ook gezien de opmerkingen van Ombudsrail? Tot slot, bent u van oordeel dat de veiligheid binnen het spoor gebeuren voor alle treinreizigers en het spoorpersoneel momenteel gegarandeerd is? Heeft de resolutie volgens u haar doel bereikt?

06.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les premiers représentants de la société civile que j'ai rencontrés en tant que secrétaire d'État étaient des représentants des syndicats qui travaillaient sur la question du harcèlement et de la sécurité dans les trains. Ils avaient mené une étude auprès des passagers et du personnel, et étaient venus avec cette proposition d'alarme silencieuse.

Par la suite, mon groupe s'en est saisi, et une proposition de résolution a été adoptée à l'unanimité par ce Parlement, avec trente deux points, dont cette demande de créer une alarme silencieuse, qui permet, via l'application SNCB, d'appeler le contrôleur quand on ressent un danger, afin que celui-ci puisse s'assurer que la situation est sous contrôle et que la personne est en sécurité.

Vous prenez souvent le train – d'après vos dires –; vous savez à quel point le contrôleur peut se trouver loin d'un passager ou d'une passagère, et qu'il n'est pas toujours évident de faire appel à de l'aide si l'on se sent menacé. Il me semblait que c'était un projet pragmatique, concret, utile à développer. Et par ailleurs, dans le Plan national de lutte contre les violences de genre, tous les ministres de la Mobilité – donc également le ministre fédéral – s'étaient engagés à intégrer dans le contrat d'exploitation de la SNCB (et des autres sociétés de transport) des dispositifs de prévention et de protection contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun et l'aménagement sécurisant et inclusif des espaces publics. Cette proposition d'alarme rentre également dans cet objectif du Plan national en cours d'évaluation. Et l'on est très étonnés de découvrir dans le rapport 2025 du Médiateur fédéral que la SNCB projette d'abandonner ce projet, qui pourtant avait commencé à être développé, puisqu'il figurait déjà dans l'application.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ce projet serait abandonné, et où il en serait dans son développement?

06.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Uit de klanttevredenheidsmetingen van de NMBS blijkt dat bijna 9 op de 10 bevraagde reizigers zich veilig voelt in de stations. Meer dan 9 op de 10 bevraagde reizigers voelt zich veilig op de perrons en in de treinen. Ook op de parkings geeft een ruime meerderheid aan zich veilig te voelen. We moeten alles in het werk stellen om dat zo te houden.

Elke daad van agressie is er een te veel. Wanneer men weet dat de NMBS gemiddeld 570.000 reizigers vervoert op 3.800 treinen en in 555 stations en dat Securail gemiddeld ongeveer 100 keer per dag moet tussenkomen, is het duidelijk dat het hier om een zeer beperkt aantal interventies gaat in verhouding tot de schaal van het systeem.

Objectief gezien behoren stations tot de meest gecontroleerde publieke ruimtes van ons land, met uitgebreide camerabewaking, gerichte inzet van Securail en een nauwe samenwerking met de politiediensten. Dat neemt echter niet weg dat de NMBS voortdurend bekijkt hoe de veiligheid op en rond het spoor nog kan worden verbeterd.

Ik wil in dat verband ook benadrukken dat ik eind maart een bezoek heb gebracht aan het Security Operations Center van de NMBS. Daar heb ik kunnen vaststellen dat de teams dag en nacht bijzonder professioneel en toegewijd werk leveren bij de opvolging van incidenten en de coördinatie van veiligheidsacties. Hun inzet verdient uitdrukkelijke erkenning.

Dans le cadre de cette politique de sécurité plus large, le concept d'un système de signalement discret a également été étudié. À cet égard, je renvoie à ma réponse du 16 septembre 2025 à la question orale n° 56007741.

La SNCB a déployé de nombreux efforts dans ce domaine. Toutefois, la mise en place d'alarmes silencieuses nécessite une approche entièrement nouvelle, ainsi qu'une nouvelle plateforme permettant le traitement et le suivi efficace des appels reçus par le Security Operations Center (SOC). Il s'agit d'un projet complexe tant sur le plan technique qu'opérationnel. Dès lors, l'introduction d'alarmes silencieuses n'est actuellement plus envisagée à court terme, car elle exigerait également une profonde adaptation du fonctionnement du SOC.

Aujourd'hui, plusieurs outils sont déjà à disposition des voyageurs: le numéro d'urgence de Securail, accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7; le rôle essentiel de l'accompagnateur le train en tant que premier point de contact; la présence de patrouilles Securail supplémentaires; ainsi que l'utilisation de caméras à bord des trains et dans les gares.

06.05 **Irina De Knop** (Anders.): Mijnheer de minister, iedereen hier kan bevestigen dat Securail schitterend werk levert, maar daar ging mijn vraag niet over. Ik vroeg u of het project van het stil alarmsysteem er zal komen of dat het werd afgevoerd. Zoals we van u gewoon zijn, hebt u niet al te helder geantwoord. De conclusie lijkt mij toch te zijn dat het systeem niet op korte termijn wordt ingevoerd. Met andere woorden, het project wordt afgevoerd. U hebt echter geen enkel alternatief om de veiligheid van reizigers mee te helpen bewaken. U wordt stilaan een minister van beloftes, maar in de feiten bent u niet echt de perfecte uitvoerder van uw beloftes. Uw antwoord ontgoocht mij diep.

06.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u stelt dat de NMBS inspanningen levert. Het zou er nog aan ontbreken dat men niets doet, maar de vraag is of dat allemaal wel volstaat. Het pijnlijke daaraan is ook dat daarover een resolutie werd aangenomen. Tijdens de debatten daarover werd al de vraag gesteld wat daarvan in praktijk zou worden omgezet. Bijna vier jaar later moeten we vaststellen dat niet alles wat in die resolutie met veel bombarie werd aangekondigd, gerealiseerd kan worden.

Tot slot verwijst de NMBS met grote tevredenheid naar haar klanttevredenheidsmetingen. We kunnen die met een korrel zout nemen, rekening houdend met de resultaten van *De Foto van Vlaanderen*, een recent onderzoek van de VRT. Vier op de tien Vlamingen voelen zich niet altijd veilig, vooral op het openbaar vervoer. Verder geeft 42 % aan zich onveilig te voelen in de buurt van een station, 35 % is bang wanneer men 's avonds laat de trein moet nemen en 32 % voelt zich onveilig op het openbaar vervoer in het algemeen. Die resultaten staan dus compleet haaks op de geweldige cijfers die de NMBS zichzelf aanmeet. Ik denk dat er nog zeer veel moet gebeuren om de veiligheid op het openbaar vervoer en op het spoor te verbeteren.

06.07 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre.

Effectivement, avec des coupes de 700 millions d'euros dans la SNCB, il fallait bien qu'à un moment des mesures de restrictions apparaissent. Depuis des mois, vous nous dites que vous allez "faire mieux avec moins", mais voilà le résultat des économies que votre gouvernement a décidé de réaliser dans le secteur des transports en commun, pourtant l'un des secteurs que la crise climatique nous demande de développer. Nous n'avons pas d'autre choix pour répondre aux enjeux en matière de dérèglement climatique, et pourtant votre gouvernement définance les transports en commun.

Vous évoquez le taux de satisfaction des voyageurs, mais ce qu'il importe de viser, monsieur le ministre, ce sont ceux qui ne prennent pas le train. Nous savons qu'aujourd'hui – une étude le démontre – la moitié des femmes ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun et donc les évitent. C'est là qu'il faut agir. En tant que ministre, vous devez aller chercher de nouveaux segments du public pour les faire monter dans les trains. C'est là que se situe l'enjeu aujourd'hui.

Vous avez décidé d'abandonner un projet porteur, qui offrait à des accompagnateurs de train la possibilité de désescalader une situation tendue ou simplement de rassurer une femme inquiète dans un train ou un parent déposant sa fille à la gare en sachant qu'elle aura la possibilité d'appuyer sur cette alarme si jamais elle se sent en insécurité. Ce projet représentait un facteur de sécurisation. Vous nous répondez en arguant: "Securail caméras". Mais ces dernières coûtent proportionnellement plus cher, tous les wagons n'en sont pas équipés – ils le seront peut-être à terme, mais je ne pense pas que cet objectif soit poursuivi actuellement – et les agents de Securail ne sont pas présents dans les trains. Les caméras Securail ne répondent donc pas à la problématique qui avait été ciblée par la résolution en question et par l'étude menée par les syndicats sur le sentiment d'insécurité que peuvent parfois ressentir les voyageurs et, en particulier, les voyageuses dans les trains en soirée, qui devraient avoir la possibilité de faire simplement un petit signe au contrôleur présent dans le train pour lui demander de se rendre auprès de cette passagère.

C'était tout simple, mais vous abandonnez ce projet sans même chercher de nouvelle solution.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De helmplicht voor e-steps" (56014863C)
- Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De helmplicht voor de gebruikers van e-steps" (56014945C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van e-steps" (56015113C)

07 **Questions jointes de**

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques" (56014863C)
- Serge Hilgsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques" (56014945C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de trottinettes électriques" (56015113C)

07.01 **Oskar Seuntjens** (Vooruit): Mijnheer de minister, we hebben het al een paar keer gehad over e-steps en over de problemen die daarmee gepaard gaan. Er zijn in al heel wat sectoren alarmsignalen afgegaan. Zo zeggen bijvoorbeeld de ziekenhuizen dat er een explosie is van het aantal ziekenhuisopnames van mensen die met hun e-step zijn gevallen.

Het is belangrijk dat we daar maatregelen tegen nemen. Ik wil dan ook beginnen met te zeggen dat we heel tevreden zijn dat u hebt durven kiezen voor een helmplicht voor voertuigen die sneller rijden dan 20 km per uur. Ik ben ervan overtuigd dat die helmplicht al een rem kan zetten op het veel te grote aantal ziekenhuisopnames.

U zult ook wel hebben gelezen dat verkeersexperts en de politie met een aantal kritieken komen over

de uitvoering van het voorstel dat u hebt uitgewerkt. Die helmplicht telt alleen maar voor e-steps die sneller gaan dan 20 km per uur, maar het is voor agenten op straat heel moeilijk om met het blote oog te kunnen zien of een step sneller of trager gaat dan 20 km per uur. Als die sneller gaat, moet men een helm dragen, maar hoe kan dat worden vastgesteld? De agenten hebben immers geen snelheidsmeter in de hand waarmee ze dat kunnen vaststellen. Een eerste vraag is dus hoe u de politie kunt ondersteunen, zodat ze dat goed kunnen meten.

Ten tweede, vanwaar de beslissing om het op 20 km per uur te houden? Volgens experts zijn mensen die met een e-step rijden vaak mensen met een hoogrisicoprofiel omdat ze niet getraind zijn met een e-step. Als zij met 20 km per uur vallen, kunnen ze zich ernstig bezeeren. Waarom dus die 20 km per uur? Denkt u dat dat voldoende is? Bent u eventueel bereid om bij te sturen als dat nodig zou blijken?

07.02 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vais compléter ce que mon collègue vient de dire. Il apparaît également essentiel de renforcer la lutte contre les engins non conformes, notamment en interdisant le débridage et la commercialisation de kits permettant de contourner les limitations. Une harmonisation des règles à l'échelle européenne en matière de prescriptions techniques semble indispensable afin de garantir la sécurité des usagers, d'éviter une fragmentation des législations et de soutenir le développement de la micromobilité décarbonée.

Comment vous êtes-vous coordonné avec vos collègues chargés de la sécurité et de la protection des consommateurs en matière de contrôle du port obligatoire du casque et de lutte contre les engins non conformes? La Belgique entend-elle plaider en faveur d'une harmonisation européenne des prescriptions techniques applicables aux trottinettes électriques?

07.03 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, à Tubize, dans une commune voisine de la mienne, un accident assez grave a eu lieu. Deux usagers circulant à une vitesse pouvant atteindre jusqu'à 80 km/h ont été interceptés par la police à l'issue d'une course-poursuite qui s'est soldée par un accident.

Une fois de plus, nous assistons à des dérives. Certains usagers de trottinettes électriques, comme mes collègues l'ont dit, boostent à ce point leur véhicule que cela en devient vraiment inquiétant. Il est difficile, d'ailleurs, de ne pas s'inquiéter quant à la sécurité des autres usagers de la voie publique. Vous avez projeté de limiter la vitesse de ces trottinettes à 20 km/h, mes collègues l'ont dit, et de rendre obligatoire le port du casque.

La multiplication de ce type de comportements est non seulement inquiétante mais on peut aussi s'interroger sur l'efficacité des mesures que vous annoncez et de celles qui ont été prises jusqu'à présent. On peut espérer qu'un nouveau projet plus contraignant porte davantage de fruits encore. En fait, le partage de la voie publique avec les vélos et les trottinettes n'est plus du tout harmonieux, en particulier dans les zones urbaines.

Pouvez-vous nous donner un aperçu du nombre d'infractions que la police aurait relevées et nous communiquer les chiffres à votre disposition concernant les amendes perçues en réaction aux vitesses excessives de ces trottinettes?

Alors qu'il faut un permis pour conduire un cyclomoteur roulant à 25 km/h, il n'en faut pas pour conduire une trottinette ou un vélo. Quelle est votre position sur la mise en place d'un éventuel permis spécifique? Des mesures supplémentaires sont-elles envisagées dans votre chef afin de mieux prévenir l'abus et certains usages abusifs en tout cas, notamment en matière de vitesse et de puissance? Quelles sanctions prévoyez-vous face à ces excès? Une concertation est-elle en cours, monsieur le ministre, avec les zones de police locales, afin d'adapter les dispositifs de prévention et de contrôle? En effet, comme mes collègues, j'ai entendu, non pas des critiques, mais des demandes plus appuyées pour aller au-delà et être plus pointus encore.

Je vous remercie.

07.04 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil allereerst het belang benadrukken van de ontvangen adviezen over de diverse wetsvoorstellen die de voorbije maanden zijn ingediend. Die hebben het mogelijk gemaakt een evenwichtige maatregel uit te werken op het vlak van verkeersveiligheid en volksgezondheid, waarbij tegelijkertijd het economische evenwicht voor exploitanten van elektrische steps wordt gewaarborgd.

Comme le démontrent vos questions, le dernier baromètre de sécurité routière de Vias sur les accidents en 2025 met en évidence des chiffres préoccupants en ce qui concerne les usagers de trottinettes électriques. Entre 2024 et 2025, nous sommes passés de 4 à 13 tués et le nombre d'accidents de trottinette a également augmenté de 34 %.

De plus, sur la base des données des hôpitaux collectées en 2022, 60 % des utilisateurs de trottinettes électriques ayant eu un accident grave souffrent d'un traumatisme crânien sévère, et seulement 4 % des personnes hospitalisées portaient un casque. Cependant, selon Vias, le port du casque permet de réduire les traumatismes crâniens de 48 %, voire jusqu'à 60 % pour les blessures sévères et 71 % pour les blessures fatales.

Sur base du benchmark européen réalisé par le SPF Mobilité et Transports, d'après les expériences des pays qui ont imposé le port du casque, nous avons observé qu'une obligation ne se traduit pas nécessairement par une adoption à grande échelle mais peut être perçue comme une barrière à l'usage spontané, principalement pour les trajets courts et les véhicules en libre-service. La perte de flexibilité pour les trajets imprévus et la moindre attractivité pour les touristes et usagers occasionnels sont des effets attendus.

Il n'est néanmoins pas souhaitable d'imposer un permis de conduire pour des engins de déplacement motorisés. À l'inverse, un permis AM est d'ores et déjà d'actualité pour certaines catégories de moyens de déplacement, tels que les speed pedelecs, conformément à la catégorie cyclomoteur.

Bovendien laten voorbeelden uit het buitenland zien dat de helmplicht voor deelsteps een grote invloed heeft op het gebruik ervan, namelijk 30 % tot 70 % minder, terwijl deelsteps wel bijdragen aan een betere gezondheid en een lagere milieubelasting, omdat ze autoverplaatsingen vervangen en nauwelijks uitstoot of geluidsoverlast veroorzaken.

Er bestaat tot op heden geen onderzoek dat aantoonst dat de gebruikers van deelsteps een groter risico lopen dan particuliere gebruikers van steps. De risico's van occasioneel gebruik worden gecompenseerd door andere factoren: snelheidsbeperking door de operator, het onderhoud, verbeterde technische specificaties, bredere banden en platforms.

Ik heb de sector verplicht bijkomende veiligheidsmaatregelen te nemen inzake uitrusting, snelheidsbeperking en sensibilisering. Uit een onderzoek dat in 2023 in Finland werd uitgevoerd voor e-steps in Helsinki, bleek dat na de invoering van een snelheidsbeperking van 25 kilometer per uur naar 20 kilometer per uur, het aantal ziekenhuisopnames aanzienlijk gedaald was. Andere onderzoeken hebben aangetoond dat een verlaging van de maximumsnelheid een impact heeft op de kans op hoofdletsels.

Ik ben ervan overtuigd dat de maatregel zichtbare resultaten zal opleveren wanneer die wordt gecombineerd met een handhavingsbeleid dat ook op andere gevaarlijke gedragingen gericht is, zoals rijden op het voetpad, rijden met een passagier of rijden onder invloed, die al enige tijd verboden zijn.

Cette obligation est donc applicable pour les engins de déplacement motorisés qui ont – par construction – une vitesse maximale de plus de 20 km/h. Pour son application sur le terrain, il est dès lors important de permettre le contrôle aux zones de police.

Om de politiediensten in staat te stellen de nieuwe regelgeving zo goed mogelijk te handhaven, stelt het College van procureurs-generaal momenteel een circulaire met betrekking tot snelheidsmeters op.

Er zijn vandaag testbanken op de markt die door de politie kunnen worden gebruikt. Met dat controle-instrument kan de maximale snelheid van elektrische steps worden gemeten aan de hand van de normen uit de machinerichtlijn en de maximale snelheid zoals vastgelegd in de wegcode. Het is van essentieel belang dat alle stedelijke politiezones over dergelijk controle-instrument beschikken tegen wanneer de nieuwe regelgeving van kracht wordt.

De federale wegpolitie zal gebruik kunnen maken van curvometers en de nodige controles kunnen uitvoeren in het kader van het vervolgingsbeleid dat door het College van procureurs-generaal werd uitgewerkt. Ik wil eveneens de lokale politiezones ondersteunen om die controlemiddelen aan te kopen.

Ik bespreek het onderwerp momenteel met Vias institute en ik moedig minister Quintin aan het Verkeersveiligheidsfonds te gebruiken om te helpen bij de financiering van de curvometers.

Er zal een overheidsopdracht bij Justitie moeten worden uitgeschreven om niet-conforme elektrische steps te laten vernietigen. Hiervoor zijn al begrotingsmiddelen ingeschreven in de interne begroting van de FOD Justitie. We zullen eveneens de mogelijkheden analyseren om de batterijen te recyclen om zo de duurzaamheid van het proces te waarborgen.

Enfin, conformément à la décision de la Conférence interministérielle Mobilité du 7 juillet 2025, je me suis accordé avec mes collègues sur la nécessité de renforcer la surveillance du marché afin d'interdire la mise sur le marché intérieur d'engins de déplacement motorisés non conformes sur la base du cadre européen applicable en matière de sécurité des produits et en particulier de la directive Machines.

Un plan d'action sera signé avec mes collègues Clarinval et Beenders en marge du prochain Conseil des ministres, avec pour objectif de renforcer la surveillance du marché. Le message est clair: les trottinettes non conformes ne doivent plus être en libre circulation sur la voie publique.

C'est pourquoi, monsieur Hiligsmann, je vous confirme que je continuerai de plaider au niveau européen en faveur du développement et de l'adoption rapide d'une réglementation harmonisée européenne. La Belgique a déjà soutenu une déclaration lors du Conseil européen Transports en décembre dernier et nous devons appeler la Commission européenne à présenter sans attente une proposition législative relative à l'harmonisation des prescriptions techniques pour les engins de déplacement et les trottinettes électriques en particulier.

07.05 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, dank voor uw toelichting.

Ik benadruk nog eens zeer tevreden te zijn met de maatregelen. Tegelijkertijd moeten we toch opletten voor maatregelen die een grijze zone creëren. Verkeersveiligheid is nu eenmaal fundamenteel, moet duidelijk zijn voor iedereen en moet vooral te handhaven zijn. In het geval van e-steps heeft het mijns inziens zeer vaak te maken met het rijgedrag van de bestuurder ervan, die de veiligheid van zichzelf en van anderen in het gedrang brengt. Veel mensen die in een stedelijke context wonen zullen dat beamen. Het stemt me tevreden dat u de politie wilt ondersteunen, maar bijvoorbeeld op de Meir in Antwerpen, waar de e-steps u om de oren vliegen, is het niet zo eenvoudig voor de politie om die eruit te halen voor een controle op hun testbank en vast te stellen of ze effectief sneller of trager rijden dan 20 km/u. Op het vlak van handhaving kunnen er dus zeker nog stappen vooruit gezet worden.

07.06 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour les différentes démarches que vous entreprenez avec votre collègue de l'Intérieur, avec le ministre Beenders, ainsi qu'au niveau européen, afin que l'harmonisation soit la meilleure possible pour nos usagers.

07.07 Dimitri Legasse (PS): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre, mais treize tués, une augmentation de 34 %, et 60 % de traumatismes crâniens sont tout de même des chiffres qui doivent nous amener à réagir davantage et, surtout, plus rapidement.

Comme pour la question précédente de mon collègue concernant les pneus de secours qui n'existent pas, je sais que votre réponse repose sur l'harmonisation européenne et qu'il est important que vous agissiez auprès des autorités européennes et du commissaire européen. Mais devons-nous encore attendre au vu de ces chiffres?

L'un des avis rendus indiquait qu'il n'était pas souhaitable d'imposer un permis. Je pense, au contraire, qu'il est souhaitable qu'à un moment donné, les utilisateurs connaissent le Code de la route et se l'approprient. Par ailleurs, en termes de lisibilité pour la police, il est utile de les équiper davantage. Toutefois, ils pourront disposer de tous les outils du monde, s'il existe une obligation de permis, une obligation de port du casque à partir de 20 km/h, l'application des règles sera plus simple et plus lisible, sans nécessiter de moyens matériels supplémentaires. Je vous encourage donc réellement à aller plus vite et plus loin, même si je suis conscient que vous faites preuve de beaucoup de bonne volonté et que vous avez déjà pris de nombreuses initiatives.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het toenemende geweld in stations en op treinen" (56014942C)

08 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation des violences commises dans le domaine ferroviaire" (56014942C)

08.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, tijdens de discussie daarnet over het stille alarm hadden we het over de toenemende agressie op het spoor. Dat geweld neemt echt wel alarmerend toe. Volgens recente cijfers steeg het aantal slachtoffers van geweld in stations en op treinen van gemiddeld 611 per jaar in de periode 2016-2020 naar 726 per jaar in de periode 2021-2024. Dat is een stijging van bijna 20 %. De kans is bovendien groot dat die cijfers nog een onderrapportering zijn. Dat komt neer op ongeveer twee slachtoffers van geweld per dag.

Ook de NMBS bevestigt die evolutie. Het aantal meldingen van agressie tegen personeel steeg van 1.274 in 2020 naar 2.600 in 2025. Dat is dus een verdubbeling van het aantal meldingen. In Vlaanderen zou het geweld bovendien met 30 % zijn toegenomen. Opvallend is dat het probleem zich niet alleen beperkt tot de grootsteden, maar zich ook verder uitbreidt. Het is daarbij belangrijk om te vermelden dat Brussel-Zuid er sterk uit springt.

Die cijfers gaan gepaard met een groeiend onveiligheidsgevoel. Mensen mijden steeds vaker stations of passen hun gedrag aan uit angst voor incidenten, bijvoorbeeld door minder laat op de avond de trein te nemen.

Mijnheer de minister, volstaan de huidige maatregelen om de veiligheid op het spoor voldoende te garanderen?

Hoe verklaart u de stijging van het aantal slachtoffers? Kunt u de meest recente en gedetailleerde cijfers geven over geweldsincidenten tegen reizigers en personeel, inclusief de evoluties sinds 2024? We hadden ook graag een opsplitsing per station en per regio gekregen, maar die kan uiteraard ook schriftelijk worden bezorgd.

We willen ook graag weten hoeveel van die incidenten zich voordoen in de grootste probleemstations, zoals Brussel-Zuid, en hoe die cijfers evolueren.

Ik heb nog een aantal andere vragen, maar ik zal mij moeten beperken. Hoe verklaart u dat het geweld zich ook uitbreidt naar kleinere steden en welke gerichte aanpak wordt daar voorzien? In welke mate leiden die cijfers tot een daling van het vertrouwen in het spoor en het gebruik van het openbaar vervoer? Wordt dat verder gemonitord?

Graag verneem ik ook welke bijkomende structurele maatregelen u als minister zult overwegen of nemen om het geweld en het onveiligheidsgevoel op het spoor terug te dringen.

08.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw De Knop, geweld in onze treinen en stations is geen perceptie, maar een onaanvaardbare realiteit. Met gemiddeld twee agressies per dag op het spoorwegnet komt de belofte van de openbare dienstverlening in het gedrang. Veiligheid is daarbij geen bijkomstigheid, maar een basisvoorwaarde om het vertrouwen van de burgers te behouden.

Daarom hebben we beslist om dat tot een onmiddellijke politieke prioriteit te maken. Samen met collega-minister Bernard Quintin heb ik nauw samengewerkt. Morgen komen we al samen met de CEO van de NMBS om een echt nationaal actieplan uit te werken voor de veiligheid in stations en treinen. Dat plan zal steunen op concrete maatregelen die al worden uitgerold of in voorbereiding zijn.

Vooreerst versterken we de aanwezigheid op het terrein, met meer politie in de stations, zichtbare patrouilles en een betere coördinatie met Securail. In dit kader heeft mijn collega bekomen dat het aantal militairen in de Brusselse stations en metrostations wordt verhoogd. Veiligheid moet immers zichtbaar zijn om af te schrikken.

Daarnaast willen we de toegang en de reizigersstromen in grote stations beter controleren, onder meer

via toegangscontroles en toegangspoortjes in gevoelige stations. Tegelijk versnellen we de inzet van technologische middelen, zoals het delen van cameragegevens tussen de NMBS, Infrabel en de politiediensten en de invoering van bodycams. Het doel is duidelijk: preventie, sneller ingrijpen en doeltreffender sanctioneren.

Naast middelen is ook organisatie cruciaal. We streven naar een coherente veiligheidsketen met een versterkte coördinatie tussen de federale politie, de lokale politiezones en Securail, onder meer via een gedeelde aansturing met Binnenlandse Zaken.

Tot slot kiezen we voor een globale aanpak in en rond de grote stations, vooral in Brussel. Veiligheid beperkt zich niet tot de perrons, maar omvat ook de omgeving en de stedelijke realiteit. Daarom zullen we samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om aangepaste oplossingen te ontwikkelen. Onze lijn is duidelijk: een nultolerantie voor geweld, met snelle en concrete maatregelen zodat elke reiziger en medewerker zich veilig voelt.

Wat u vraagt over het vertrouwen in het openbaar vervoer betreft, kan ik u informeren dat de NMBS 207,8 miljoen reizigers vervoerde in 2025. We zien dus een lichte stijging van 1 % ten opzichte van 2024. Tegelijk is het geruststellend dat uit de klantentevredenheidsmetingen blijkt dat bijna 9 op de 10 bevroegde reizigers zich veilig voelen in stations en zelfs meer dan 9 op de 10 op de perrons en in de trein. Dat is positief en zeer belangrijk.

Voor wat het personeel betreft, stellen we samen met de drie andere openbaarvervoermaatschappijen, de MIVB, De Lijn en de TEC, jammer genoeg vast dat de agressie tegen personeel en in de publieke ruimte een hardnekkig en sectorbreed probleem blijft, ondanks de gezamenlijke inspanningen. Alleen al bij de NMBS waren er in 2025 2.600 meldingen van agressie tegen personeel, een aantal dat ook bij de andere vervoermaatschappijen onaanvaardbaar hoog blijft.

De cijfers waarnaar u vraagt, komen van de politiediensten. Voor meer informatie moet ik u dus naar mijn collega van Binnenlandse Zaken verwijzen.

Elke vorm van agressie en elk onveiligheidsgevoel is ernstig en moet kordaat worden aangepakt. De problematiek van incidenten is helaas niet nieuw en de tendens is maatschappelijk. Daarom benadruk ik dat veiligheid in en rond stations een gedeelde verantwoordelijkheid is. Politiediensten, Justitie, lokale overheden en de NMBS hebben elk een duidelijk afgebakende rol.

Bovendien vallen preventie, netheid in de openbare ruimte en sociale begeleiding onder onderscheiden bevoegdheden. Het is dan ook primordiaal dat elke partij haar verantwoordelijkheid opneemt voor de domeinen die onder haar bevoegdheid ressorteren en dat wij daartoe met alle betrokken partners structureel overleggen om tot oplossingen te komen.

Daarnaast zien we dat stationsomgevingen, waar verschillende vervoersmodi samenkomen, naast reizigers en personeel ook kwetsbare groepen aantrekken, zowel op vroege als op late uren. Voor hen bestaat vandaag vaak onvoldoende begeleiding of opvang. Net daarom is intensieve en structurele begeleiding van mensen in nood essentieel, onder meer via sociale opvangorganisaties voor daklozen, mensen met een verslavingsproblematiek en andere personen in een kwetsbare positie.

Binnen die gedeelde verantwoordelijkheid neemt de NMBS haar rol ook actief op. Via Securail en het beëdigde personeel wordt dagelijks toezicht georganiseerd in stations en op het terrein. Securailagenten worden daarbij per regio ingezet en die inzet wordt dagelijks bijgestuurd op basis van geregistreerde incidenten en meldingen, zodat patrouilles gericht naar hotspots of risicovolle lijnen kunnen worden gestuurd.

Bovendien ondersteunt camerabewaking in stations en op het terrein het toezicht en de opvolging van incidenten. Beelden worden binnen het wettelijke kader gedeeld met de bevoegde politiediensten en de gerechtelijke overheid wanneer dat nodig is voor onderzoek.

Ook organiseert de NMBS op regelmatige basis veiligheidsoverleg met lokale besturen en politiediensten om lokale veiligheidsproblemen te bespreken, acties af te stemmen en concrete afspraken te maken over toezicht, interventies en informatie-uitwisseling. Voor risicolocaties worden gezamenlijke actieplannen uitgewerkt.

Tot slot stelt het beëdigde personeel van de NMBS net zoals de politiediensten processen-verbaal op bij vaststellingen van overtredingen van de wetten op de politie van de spoorwegen. Door die processen-verbaal op te nemen in de politiedatabank ANG, wordt een zo nauwkeurig mogelijk beeld van het fenomeen en van recidive opgebouwd ten dienste van de gerechtelijke opvolging.

Tegelijk is het belangrijk om het debat te voeren op basis van feiten en proporties. De NMBS vervoert elke dag honderdduizenden reizigers in 3.800 treinen via 505 stations. Stations zijn open en drukke knooppunten van het stedelijk leven. Net zoals andere grote publieke ruimtes zijn ze niet volledig vrij van incidenten, maar beschikken ze doorgaans over meer toezicht en controle dan veel andere publieke omgevingen. Daarom blijven we, samen met alle bevoegde partners, inzetten op een combinatie van toezicht, preventie, netheid en sociale begeleiding.

08.03 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Dat is een mooie bloemlezing van goede intenties en een correcte maatschappelijke analyse. Jammer genoeg koopt de reiziger daar weinig voor. Het is positief dat in bodycams wordt voorzien voor het personeel en de mensen van Securail. Laten we hopen dat dat project slaagt.

Ik wil nog even terugkoppelen naar mijn vorige vraag. In deze context vind ik het schrijnend en wraakroepend dat het project van het stil alarmsysteem gewoon wordt afgevoerd omdat het moeilijk te implementeren is. Het zal wel zijn. In een sfeer waarin we te maken hebben met toenemend geweld en agressie, waarbij die agressie ook steeds ernstiger wordt, handelen we eigenlijk onvoldoende.

U spreekt over medeverantwoordelijkheid, wat ik wel begrijp, want de politie en andere besturen zijn mee verantwoordelijk voor de veiligheid. Medeverantwoordelijkheid mag echter niet ertoe leiden dat uiteindelijk niemand verantwoordelijk is. Dat is jammer genoeg vaak wel het geval, of toch vaak het resultaat van het feit dat verschillende partners verantwoordelijk zijn.

Ik hoorde u ook spreken over de plaatsing van toegangspoorten in gevoelige stations. Dat zullen we zeker verder opvolgen. U bent daarover niet erg concreet geweest.

Tot slot betreur ik dat er geen cijfers zijn van de NMBS of Securail zelf over het aantal geweldsincidenten tegen reizigers en het personeel en dat u ook de evolutie daarvan niet kunt geven. Daarvoor verwijst u naar de minister van Binnenlandse Zaken. Ik vind het schrijnend dat Securail daarover zelf geen gegevens heeft en dat u die dus niet kunt delen met de commissie. Dat spreekt ook boekdelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réduction de la composition des trains IC Luxembourg-Bruxelles" (56015095C)

09 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verminderen van het aantal treinstellen van de IC-treinen Luxemburg-Brussel" (56015095C)

09.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, il me revient, par le biais de nombreux usagers, qu'il devient de plus en plus fréquent que les trains IC reliant Arlon à Bruxelles voient leur composition particulièrement réduite, passant de dix à cinq voitures, aux heures de pointe, notamment en début de matinée pour l'arrêt à Libramont. Parmi ces cinq voitures, au moins une est généralement réservée à des groupes scolaires. Cette réduction récurrente est révélatrice d'une diminution de la qualité du service public ferroviaire, alors même que les trafics augmentent et les contrôles, certes nécessaires, sont renforcés. La priorité doit être de garantir une offre suffisante, avec des trains adaptés en capacité, permettant aux navetteurs de se déplacer, surtout dans une perspective de mobilité plus durable.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de ces problématiques? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir un meilleur service public ferroviaire dans ces zones rurales, en particulier en province du Luxembourg, qui sont moins desservies et dont la densité de population est

plus faible, où les trajets sont plus longs, et où les habitants ont parfois le sentiment de ne pas être une priorité pour la SNCB? Vous savez que c'est un problème récurrent. J'aurais donc souhaité connaître votre sentiment à ce sujet.

09.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, en ce qui concerne le nombre de voitures, je peux confirmer, pour avoir pris ce train dimanche soir et hier soir, qu'il y en avait effectivement cinq, et non dix. S'agissant de la liaison IC 16 Bruxelles-Midi - Arlon - Luxembourg, la SNCB est consciente que des situations de compositions réduites se sont produites plus fréquemment depuis le mois de septembre, surtout aux heures de pointe. Cela s'explique principalement par des problèmes opérationnels et l'impact ponctuel de pannes affectant le matériel. Face à cette situation, des mesures ont été prises, notamment la répartition de la charge vers un autre atelier de maintenance afin de mieux garantir les compositions prévues sur cette liaison. Depuis la fin du mois d'octobre, ces mesures ont porté leurs fruits, se traduisant par une nette diminution de cas de compositions raccourcies. En tous cas, ce n'était pas le cas hier. En outre, lorsque la situation l'exige et qu'il dispose d'une vue d'ensemble du taux d'occupation, l'accompagnateur de train peut décider de déclasser temporairement certaines voitures de première classe. Cela permet une meilleure répartition des voyageurs et améliore les conditions de voyage.

Par ailleurs, la SNCB met actuellement en œuvre plusieurs adaptations importantes visant à moderniser et à stabiliser durablement la desserte jusqu'à Luxembourg-Centre. À la suite de la récente homologation des voitures pilotes M7 au Grand-Duché de Luxembourg, une recomposition progressive du matériel roulant est en cours afin d'augmenter le nombre de places assises et d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ces adaptations sont réalisées en heures creuses afin de limiter leur impact sur l'exploitation et devraient être finalisées dans les prochaines semaines.

Enfin, les phases d'homologation complémentaires prévues dans les prochaines années permettront la constitution de compositions IC16 plus homogènes et plus fiables et contribueront à une plus grande stabilité de l'offre, à une amélioration de la qualité du service et à une meilleure réponse à l'augmentation du nombre de voyageurs sur cet axe.

La SNCB poursuit dès lors ses efforts afin de réduire au minimum le désagrément temporaire lié à cette transition et de garantir durablement le niveau de service attendu par les navetteurs. Je continuerai à suivre cette situation en concertation avec la SNCB, afin que les voyageurs sur cet axe puissent compter sur une offre conforme à la capacité prévue.

Je dois toutefois ajouter que le train, tant avant-hier qu'hier, n'était pas rempli ou, du moins, n'était pas à son maximum.

09.03 François De Smet (DéFI): Merci, monsieur le ministre. Le train n'était pas rempli peut-être parce que vous l'avez pris un dimanche, comme vous l'indiquiez au début.

Merci pour votre réponse, qui est en partie rassurante. Je prends note du fait qu'il y a des ruptures de charges qui ont des causes ponctuelles, apparemment réglées. Je prends également note de vos engagements et de ceux de la SNCB.

La régularité est un indice extrêmement important pour le confort des voyageurs et pour leur prise en considération. Les navetteurs de cette région ont souvent l'impression – et je ne parle pas que des questions de train – d'être oubliés dans une série de politiques publiques. Il est donc extrêmement important que cette ligne Arlon-Bruxelles reste confortable et desservie, qu'elle soit améliorée et non pas abandonnée.

Merci d'avance pour votre suivi.

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

10 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sterk bijgestelde reizigerscijfers van de NMBS" (56014910C)

10 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les chiffres fortement remaniés par la SNCB concernant le nombre de voyageurs" (56014910C)

10.01 Irina De Knop (Anders.): De NMBS heeft haar reizigerscijfers een tijd geleden grondig moeten herzien. Het aantal reizigers werd blijkbaar jarenlang systematisch overschat. Zo zouden er in 2024 maar liefst 40 miljoen reizigers te veel geteld zijn, een afwijking van ongeveer 16 %. Dat is geen statistische afwijking meer. Ook voor 2019 werd het aantal reizigers met bijna 10 % naar beneden bijgesteld. De belangrijkste oorzaak ligt blijkbaar bij de gehanteerde methode voor abonnementen, waarbij werd uitgegaan van een aantal ritten per jaar per abonnee. Die aannames blijken echter fout door de sterke toename van telewerk. Aangezien 70 % van de abonnees de mogelijkheid heeft om meerdere dagen per week van thuis uit te werken, heeft de NMBS ondertussen haar telmethodes aangepast, maar blijkbaar toch niet voldoende. Die aanzienlijke correctie werpt dan ook een aantal fundamentele vragen op.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat de NMBS jarenlang werkte met een telmethode die leidde tot aanzienlijke overschattingen van het aantal reizigers? Een verschil van 40 miljoen is toch niet weinig. Wanneer werd op beleidsniveau voor het eerst vastgesteld dat die methode niet langer betrouwbaar was? In welke mate zijn beleidsbeslissingen, investeringen en doelstellingen rond het spoor gebaseerd op die overschatte cijfers?

Hoe garandeert u dat de nieuwe meetmethodes vandaag wel een correct en stabiel beeld geven van het werkelijke gebruik van de trein? Welke impact heeft die bijstelling op de beoordeling van de prestaties van de NMBS, onder meer in het kader van de beheersovereenkomst?

Hoe zult u in de toekomstige planning structureel rekening houden met de impact van telewerk op het treinverkeer? Zult u in het licht van de gecorrigeerde cijfers de doelstellingen inzake de groei van het aantal treinreizigers en de modal shift herbekijken?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke: Ter verduidelijking geef ik alvast mee dat het binnenlandse reizigersvervoer van de NMBS een open systeem zonder verplichte reservatie of check-in/check-out is. Het aantal reizen wordt daarom geraamd op basis van meerdere databronnen, waaronder verkoop- en productdata, tellingen en enquêtes, en wordt periodiek verfijnd om zo goed mogelijk aan te sluiten bij het reële gebruik.

De NMBS heeft haar methode om het aantal treinreizen te ramen verfijnd, met als doel een zo precies en betrouwbaar mogelijk beeld te geven van het werkelijke gebruik. De bijstelling vloeit voort uit een verfijning van de methodologie om de bezetting en het reisgedrag zo nauwkeurig mogelijk te meten. De grootste afwijking zit in het segment van de abonnementen. Daarbij werd historisch gewerkt met een forfaitaire veronderstelling over het gemiddelde aantal ritten per abonnee. Door structurele veranderingen in het reisgedrag, met name sinds de coronaperiode en de opmars van het telewerk, bleek die aanname minder representatief te zijn. Daarom heeft de NMBS haar model geactualiseerd en, om de vergelijkbaarheid te bewaren, ook historische reeksen herberekend. Volgens de NMBS kadert die verfijning in de periode na de coronapandemie, waarin het reisgedrag van verschillende reizigerssegmenten structureel wijzigde. De NMBS heeft haar methodologie verder aangescherpt om beter aan te sluiten bij het actuele gebruik, met begrip van de gewijzigde patronen bij woon-werkabonnees. De resultaten van die verfijning zijn meegenomen in de recent gecommuniceerde cijfers.

De NMBS benadrukt dat investerings- en aanbodbeslissingen niet op één indicator steunen, maar op een set van parameters, waaronder bezetting, capaciteit, reizigerskilometers, stiptheid, klantentevredenheid en evoluties per segment. De herberekening wijzigt vooral de meetbasis. Volgens de NMBS blijven de onderliggende trends zichtbaar, met relatief minder klassiek woon-werkverkeer en een grotere dynamiek bij tickets en vrijetijdsverkeer. Ze combineert verschillende bronnen om tot een robuuste raming te komen. Het gaat om verkoop- en productdata, waaronder activiteiten en gebruik van flexproducten, gerichte tellingen en enquêtes en aanvullende controles zoals operationele tellingen. Waar beschikbaar wordt ook high technology ingezet, zoals sensorische wegingen. Door verdere digitalisering worden meer vervoersbewijzen en producten beter observeerbaar, wat de

nauwkeurigheid van de raming versterkt.

De NMBS verfijnt dat kader stapsgewijs om een zo stabiel en correct mogelijk beeld te geven. Voor de opvolging van de prestaties is methodologische consistentie essentieel. Oude en nieuwe definities mogen niet door elkaar worden gebruikt. Met de verfijnde methodologie kan de NMBS prestaties en evoluties opnieuw op een consistente basis opvolgen. In dat kader communiceert de NMBS dat het gebruik in 2025 licht is gestegen, met 207,8 miljoen reizen, dus +1 % tegenover 2024, berekend volgens dezelfde methode, ondanks 27 stakingsdagen in 2025.

De NMBS geeft aan dat telewerk een structurele impact heeft op woon-werkverplaatsingen. Dat wordt meegenomen in de statementanalyse en in de product- en aanbodontwikkeling, met onder andere flexibele formules voor reizigers die minder dagen per week pendelen. De verfijning van de reizigersmeting heeft als doel een realistischere vertrekbasis te hanteren.

De NMBS benadrukt dat trends per segment en de ambitie om het treinproduct aantrekkelijker te maken, onder andere via tarief- en productinnovatie, kwaliteit en investering, centraal blijven staan, met rapportering op basis van de geharmoniseerde meetmethode.

Ten slotte moet ik benadrukken dat de methodologische bijsturing van statistieken niet automatisch een effect heeft op de dotaties of compensaties. Dat hangt af van de definities van afspraken in de relevante contractuele kaders, onder andere het contract van openbare dienst. De NMBS licht toe dat de evolutie van kosten en opbrengsten, onder andere door de impact van de 27 stakingsdagen, een rol spelen in de financiële resultaten. Eventuele koppelingen aan compensatiemechanismen volgen de contractueel vastgelegde parameters.

10.03 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat de NMBS het antwoord zelf heeft voorbereid. U herhaalt gewoon een aantal algemeenheden, analyses en mijn vragen in een andere vorm. Ik had graag gehoord wat u als minister zelf vindt over het gegeven. Vindt u het aanvaardbaar dat de NMBS de reizigersaantallen zo bijstelt?

De NMBS slaagt er telkens opnieuw in om weinig datagestuurd te werken. U hebt een aantal methoden opgesomd die verfijnd worden, maar die zijn zo algemeen en wollig dat het Parlement op basis daarvan zijn controlefunctie absoluut niet kan uitoefenen. Ik trek dan ook de conclusie dat de NMBS vooral achter de feiten aanholt en een beetje met de natte vinger probeert te plannen.

Het is volgens mij perfect mogelijk om reizigersaantallen te monitoren en heel kort op de bal te spelen, bijvoorbeeld als we de gegevens van de gsm-operatoren gebruiken. Volgens mij heeft iedereen die een trein neemt, een mobiel toestel bij zich. We zouden dus perfect per dag kunnen analyseren hoeveel reizigers er zijn. Waarom horen we daar niets over? Waarom horen we niets over mogelijke andere methodes? Hoe kunt u ervoor zorgen dat de gebruikte methodes objectief en wetenschappelijk onderbouwd zijn?

Op basis van uw antwoord moet ik concluderen dat u de NMBS een vrijgeleide geeft om te doen wat ze al deed en het resultaat daarvan is bekend: *if you do what you always did, you will have what you've always got*.

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

11 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De transparantie rond ministeriële instructies inzake het baangebruik en de windnormen" (56014943C)

11 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La transparence des instructions ministérielles sur l'utilisation des pistes et les normes de vent" (56014943C)

11.01 Irina De Knop (Anders.): In de eerste plaats wens ik een opmerking te maken over onze werkzaamheden. Deze vraag handelt wederom over het baangebruik van baan 07L. Ik merk dat er zes vragen hierover zijn, van verschillende collega's. Het is dan gebruikelijk dat we daarover een

actualiteitsdebat houden.

Ik heb nu spijt dat ik dat niet heb aangekaart bij het begin van de zitting. Ik heb toen niet opgemerkt dat erover zoveel vragen op de agenda staan, ik dacht dat het vooral vragen van mezelf waren. Ik merk echter dat er vragen zijn van Groen, van de heer De Smet en ik denk ook de MR.

Mijnheer de voorzitter, wat is de reden waarom we geen actualiteitsdebat houden? Ik begin immers stilaan te vermoeden dat de minister probeert om dit dossier te downsize, in de hoop dat het tussen de golven van deze commissie verdwijnt.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, die laatste bedenking laat ik natuurlijk voor uw rekening. Ik kan als voorzitter alleen vaststellen dat er inderdaad wel wat vragen zijn over hetzelfde onderwerp, onder andere van de heer De Smet. Andere vragen hadden misschien ook kunnen worden samengevoegd. Dat klopt dus. Er zijn daarover dus wel wat vragen te stellen.

U bent ook niet de eerste die signaleert dat over dit onderwerp een actualiteitsdebat mogelijk is. Er is een afstemming geweest tussen het kabinet en de Kamer. Het blijkt dat sommige vragen inhoudelijk over hetzelfde gaan, maar verschillende richtingen uitgaan. Dat is dus een afweging die is gemaakt.

Ik ga me nu houden aan de lijst die er is, dat komt de duidelijkheid ten goede. Ik wil niet arbitrair zijn, want dan kan men boos zijn omdat het daar wel en daar niet gebeurt. Misschien moet het volgende keer inderdaad beter op een andere manier worden bekeken. Er zat nu toch wel wat verloop op de inhoud, vandaar dat ik het ergens wel kan volgen. Ik stel voor dat we het nu gewoon zo verder afhandelen.

11.02 Irina De Knop (Anders.): Ik begrijp de afwegingen, maar het gaat natuurlijk telkens over hetzelfde. Ik wil dat toch nog even inleiden voor mensen die eventueel niet mee zijn.

Baan L07 is eigenlijk een uitzonderingsroute. We stellen echter vast dat die structureel steeds vaker wordt gebruikt, en wel op een zodanige manier dat we kunnen spreken van een wijziging. Het lijkt alsof die route een preferentiële landingsroute is geworden, terwijl dat natuurlijk niet kan. Men kan een route niet op die manier wijzigen. Toch slagen skeyes en de minister erin die werkwijze telkens opnieuw toe te dekken door de procedure of –hoe zal ik het zeggen – de instructie telkens opnieuw te laten verlengen.

De minister heeft hier al een aantal keer gezegd dat hij daar eigenlijk niets aan kan doen. Het is skeyes dat dat beslist op basis van de windnormen. We weten ondertussen echter dat er ministeriële instructies worden gegeven waarbij die uitzonderingswerkwijze telkens opnieuw wordt toegestaan en systematisch wordt verlengd.

Wat ik in de pers lees – het was mevrouw Persoons, denk ik, de staatssecretaris in Brussel – is dat die ministeriële instructie telkens zal worden verlengd tot 2027. Dat hekelen wij. In het kader van dit dossier willen wij natuurlijk een aantal meer punctuele vragen stellen en dit is er een van.

Recent werd bijvoorbeeld via een verzoek op grond van de openbaarheid van bestuur inzage gevraagd in de ministeriële instructies hierover. Ondanks het feit dat die documenten een rechtstreekse impact hebben op de omwonenden, blijft een antwoord daarop uit. De federale Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten (CTB) stelde uitdrukkelijk dat die bestuursdocumenten openbaar moeten worden gemaakt. Aangezien dat blijkbaar moeilijk ligt en er mogelijk afwijkingen zijn tussen de formele instructies en de feitelijke toepassing, wat vragen oproept over de rechtszekerheid, de transparantie en het vertrouwen van de omwonenden, heb ik een aantal vragen voor u.

Mijnheer de minister, waarom werd niet tijdig geantwoord op het verzoek tot inzage in de betrokken ministeriële instructies en op basis van welke concrete uitzonderingsgronden zou die openbaarmaking worden geweigerd?

Kunt u, in lijn met het advies van de CTB, de betrokken instructies alsnog publiek maken, zodat er duidelijkheid komt over de geldende regels? Ook wij hebben namelijk recht op die informatie.

Welke concrete instructies en berekeningsmethodes inzake windcomponenten en baangebruik zijn

vandaag effectief van toepassing bij skeyes? Klopt het dat in de praktijk soms al wordt overgeschakeld op basis van windstoten in plaats van de gemiddelde windcomponent, zoals is voorzien in de instructies? Hoe verhoudt deze praktijk zich tot de geldende normen en gerechtelijke uitspraken ter zake? Hoe verklaart u eventuele verschillen tussen de formele normen en de feitelijke toepassing op het terrein?

Ten slotte, op welke manier wordt gecontroleerd dat het PRS-systeem correct en consistent wordt toegepast? Hoe wordt hierover transparant gerapporteerd aan de omwonenden en alle betrokken lokale en regionale bestuurders?

11.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, vooreerst kan ik bevestigen dat recent zowel mijn beleidscel als de FOD Mobiliteit en Vervoer en de ombudsdienst heel wat vragen mochten ontvangen om in het kader van de openbaarheid van bestuur een afschrift te bekomen van diverse instructies en andere documenten. Het gaat daarbij voornamelijk om studies en auditeursresultaten aangaande het gebruik van vliegroutes naar en van de luchthaven Brussel-Nationaal. Veel van deze verzoeken gingen tevens gepaard met erg omvangrijke en uiteenlopende vragen.

We gaan in principe steeds in op deze vragen en delen de gevraagde documenten snel mee. Heel wat instructies en informatie aangaande deze instructies werden dan ook overgemaakt aan de aanvragers. Ook de vraagsteller uit uw streek ontving binnen de gestelde termijn het merendeel van de door hem gevraagde documenten. Nochtans konden we op sommige vragen niet binnen de gestelde termijn van 30 dagen antwoorden. Enerzijds ligt dat aan het feit dat de aanvrager niet steeds duidelijk aangaf aan wie hij het verzoek richtte, waardoor er verwarring ontstond. Anderzijds dient rekening te worden gehouden met de uitzonderingsgronden voorzien in artikel 6 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur. Als daarover betwisting ontstaat, dient de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten, afdeling openbaarheid van bestuur, daarover advies te geven. De toepasselijke regels zijn sowieso duidelijk. De instructies aangaande het gebruik van vliegroutes naar en van de luchthaven Brussel-Nationaal worden meer concreet vertaald in de *Aeronautical Information Publication* (AIP), die door skeyes gepubliceerd wordt.

U vraagt ook verduidelijking over de rol van windsnelheden. De veiligheid van het vliegverkeer is de absolute topprioriteit van skeyes. In de regel wordt er tegen de wind opgestegen en geland. Vanwege de dominante zuidwestenwinden leidt dat in Zaventem tot het preferentieel gebruik van de banen 25L en 25R. Wanneer bijvoorbeeld de rugwind – *tailwind* – of de zijwind – *crosswind* – te sterk wordt, zijnde meer dan 7 knopen, inclusief windstoten voor rugwind en 20 knopen voor zijwind, is een aanpassing van de baanconfiguratie vereist.

Bij een sterke oosten- of noordoostenwind activeren de luchtverkeersleiders daarom een alternatieve baanconfiguratie: baan 07L/R en/of baan 01. Bij een sterke zuidenwind wordt baan 19 ingezet. In de praktijk ligt de uiteindelijke beslissing over het baangebruik op het moment zelf bij de dienstdoende verantwoordelijke van de luchtverkeersleiding van skeyes. Die houdt rekening met de wind op de luchthaven, maar ook met de wind op grote hoogte, de beschikbaarheid van de start- en landingsbanen en eventuele opmerkingen van de piloten.

Een baanwijziging is een complexe operatie die minstens 30 minuten in beslag neemt. Luchtverkeersleiders moeten het verkeer in de lucht zowel als op de grond veilig omleiden. Daarom is het noodzakelijk om te plannen en te anticiperen. De beslissingen van skeyes zijn gebaseerd op weersverwachtingen, die meerdere keren per dag worden geactualiseerd.

Daarnaast is een baanwijziging tijdens piekmomenten niet mogelijk, omdat dit te complex en onveilig zou zijn, gezien het grote aantal vliegtuigen in de hoge luchtruimlagen. Daarom kan het gebeuren dat een baanwijziging tot twee uur voor de effectieve wijziging van de windcondities wordt doorgevoerd.

Er bestaat betwisting over een aantal aspecten van de toepasselijke instructie. De meest recente instructie dateert van december 2013. Ingevolge het vonnis van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 22 december 2023, heeft mijn voorganger skeyes verzocht om de vroegere instructie inzake de windnormen van juli 2013 na te leven en het AIS dienovereenkomstig aan te passen. Skeyes heeft echter aangegeven dat het vanuit luchtvaartveiligheidsoogpunt niet mogelijk is om hieraan een gunstig gevolg te geven.

11.04 Irina De Knop (Anders.): Ik onthoud dat alle documenten die kunnen worden gevraagd in het kader van de openbaarheid van bestuur ook zullen worden verstrekt. U hebt daarbij verwezen naar allerlei redenen waarom informatie niet of niet tijdig zou kunnen worden verstrekt. Ik draag ook bestuurlijke bevoegdheid. Ik begrijp heel goed wat er gebeurt. Gevoelige informatie wordt liever niet gedeeld en dan wordt er gezocht naar redenen om dat niet te moeten delen. Dat is exact wat er gebeurt.

U hebt het opnieuw over de chapeau van de veiligheid. Uiteraard is veiligheid belangrijk, zeker in het vliegverkeer, zoals dat ook in het algemeen belangrijk is. Onder de chapeau van de veiligheid kan men natuurlijk heel veel verklaren, maar niet alles.

Toch even over de cijfers. Baan 07L heeft dit jaar alleen al, in de eerste vijf maanden, 6.372 landingen te verwerken gekregen. Dat is meer dan het totale aantal landingen in 2025 en bijna het dubbele van het totale aantal landingen in 2024. Nu moet u mij eens vertellen wat er op het vlak van veiligheid en vliegverkeer zo is veranderd. Kom mij niet zeggen dat dit te maken heeft met de invoering van de gps-gestuurde routes. Er zijn genoeg voorbeelden van routes die helemaal niet hoeven te wijzigen. Bovendien is de aanvlieprocedure of voorlandingsbaan veel breder. Waarom exact die lijn moet worden gekozen, moet u ons toch eens uitleggen.

Kortom, mijnheer de minister, er zijn in het dossier te veel onduidelijkheden en het is niet meer correct. Ik volg u absoluut niet meer wanneer u stelt dat het hier alleen over veiligheid zou gaan. Het gaat hier over politiek. Het gaat hier over het herverdelen van hinder of het leggen van hinder op een bepaalde zone ten voordele van een andere zone. Het gaat over politiek.

U kunt zich niet langer verstoppen achter skeyes. U zult ter zake uw verantwoordelijkheid moeten nemen. Ik hoop dat u dat liever vandaag dan morgen doet.

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

12 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rappel massif de BMW pour risque d'incendie" (56015112C)

12 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De grote recall van BMW's wegen brandgevaar" (56015112C)

12.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte de ma question déposée.

Monsieur le ministre, dernièrement, j'interrogeais votre collègue Rob Beenders en charge de la Protection du consommateur au sujet de ce rappel massif de BMW pour risque d'incendie.

Je reviens avec ce dossier au sein de cette commission puisque le ministre Beenders m'a renvoyé vers vous pour une partie de ma question, comme c'était déjà le cas pour le scandale des airbags défectueux. J'étais conscient que la problématique touchait tant la protection du consommateur que la mobilité puisque nous parlons de véhicules.

Petit rappel des faits: le constructeur BMW rappelle donc 337 000 véhicules à travers le monde en raison d'un risque d'incendie. La cause est une pose défectueuse du faisceau de câbles du tableau de bord qui pourrait, lors du remplacement du filtre d'habitacle, endommager ces câbles et déclencher un court-circuit avec dégagement de fumée et donc risque d'incendie.

Fin 2024, le constructeur allemand avait déjà rappelé 1,5 million de véhicules en raison d'un système de freinage défectueux.

Monsieur le ministre, premièrement, avez-vous connaissance du nombre de véhicules concernées par ce rappel en Belgique?

Deuxièmement, comment peut-on s'assurer que chaque propriétaire de véhicule ait connaissance de cette information et ne court aucun risque pour sa sécurité et celle d'autrui?

Enfin, quelles sont les informations dont vous disposez au sujet des causes à l'origine de ce rappel et des moyens mis en place pour éviter que cela ne se reproduise?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue.

Je tiens tout d'abord à rappeler qu'il s'agit d'une question de protection des consommateurs, qui relève de la compétence du ministre Beenders. Toutefois, mon administration, et plus particulièrement la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), intervient dans le cadre des procédures de rappel initiées par les constructeurs automobiles afin de les aider à identifier les titulaires des véhicules concernés.

En effet, lorsqu'un constructeur identifie une anomalie susceptible d'affecter gravement la sécurité ou la conformité de ses véhicules, il est tenu de prendre contact sans délai avec l'autorité de réception compétente ayant procédé à l'homologation du type de véhicule concerné et de proposer les mesures correctrices appropriées. Dans le cas que vous évoquez, c'est l'autorité allemande d'homologation qui a été saisie.

Une fois le plan d'action validé, le rappel est enregistré dans la plateforme européenne Safety Gate, qui permet d'assurer un suivi coordonné au niveau européen par les autorités compétentes. Le constructeur sollicite ensuite auprès des autorités nationales d'immatriculation les coordonnées des titulaires des véhicules concernés. En Belgique, cette demande est adressée à la DIV, accompagnée de la liste des numéros d'identification des véhicules concernés.

Avant toute transmission de données, la DIV vérifie que le rappel a bien été notifié dans la plateforme européenne précitée. Une fois cette vérification effectuée, la DIV communique les coordonnées des titulaires actuels des véhicules immatriculés en Belgique, afin de permettre au constructeur de les informer directement, et généralement par courrier, des risques identifiés ainsi que des démarches à entreprendre pour remédier à la situation: prise de rendez-vous auprès d'un réparateur agréé, intervention technique, etc.

Par ailleurs, la plupart des constructeurs mettent à disposition du public sur leur site internet des outils permettant de vérifier si un véhicule est concerné par un rappel sur la base de son numéro de châssis. À titre d'exemple, BMW propose un service en ligne dédié à cet effet.

En Belgique, les rappels en cours qui n'ont pas encore été exécutés sont également mentionnés sur le document Car-Pass, lequel doit obligatoirement être remis à l'acheteur lors de la vente d'un véhicule d'occasion, contribuant ainsi à la transparence de l'information.

S'agissant plus spécifiquement du rappel que vous mentionnez, aucun dossier ne semble avoir été enregistré sur la plateforme européenne. Je ne dispose dès lors pas, à ce jour, d'élément permettant de déterminer le nombre exact de véhicules concernés en Belgique. J'ai toutefois adressé un courrier à mon collègue le ministre Beenders, chargé de la Protection des consommateurs, afin que ce dossier soit suivi de près.

12.03 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir apporté une réponse avec les compétences qui sont les vôtres.

Je ne vous cache pas que je suis parfois un peu dubitatif. Cette question était initialement déposée à l'attention du ministre Beenders et a été réorientée chez vous. Je l'ai posée au ministre Beenders, qui m'a répondu très brièvement, me disant que cela relevait de vos compétences. Me voilà, dès lors, à nouveau devant vous qui me renvoyez évidemment vers le ministre Beenders. Faire et défaire, c'est toujours faire quelque chose. Mais c'est parfois un peu perturbant. J'entends que vous comptez solliciter ou interroger votre collègue Beenders. Peut-être aurez-vous plus de chance que moi d'avoir une vraie réponse à ma question.

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid bij het spoor" (56015227C)

13 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité dans les gares et les trains" (56015227C)

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

In de stations van Denderleeuw, Vilvoorde, Brussel-Noord, Brussel-Zuid en in vele andere stations vallen met de regelmaat van de klok criminele en vaak ook met geweld gepaard gaande feiten te betreuren. Ondanks de aangekondigde maar veelal uitblijvende maatregelen blijft men binnen het spoor met een toenemende criminaliteit geconfronteerd worden.

Hoe evalueert de minister de evolutie inzake criminaliteit binnen het spoor sinds het aantreden van deze regering? Werden er in zijn ogen opmerkelijke resultaten die duiden op een betekenisvolle afname van het geweld binnen het spoor geboekt? Welke concrete cijfers inzake criminaliteit en agressie binnen het spoor durft de minister in het vooruitzicht stellen tegen het einde van zijn ambtstermijn?

13.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geweld op onze treinen en in de stations is geen perceptie maar een onaanvaardbare realiteit, met gemiddeld twee agressies per dag op het spoornet. Veiligheid is daarbij geen bijkomstigheid maar een basisvoorwaarde om het vertrouwen van de burgers te behouden. Daarom hebben we beslist dit tot een onmiddellijke politieke prioriteit te maken.

Tegelijkertijd is het belangrijk te benadrukken dat veiligheid in en rond de stations een gedeelde verantwoordelijkheid is. De politiediensten, Justitie, lokale overheden en de NMBS hebben elk een duidelijk afgebakende rol. Binnen de NMBS nemen Securail en het beëdigd personeel hun verantwoordelijkheid op, in nauwe samenwerking met de politiediensten. Ik heb dit daarnet ook gezegd.

Objectief gezien behoren de stations tot de meest gecontroleerde publieke ruimtes in ons land. Tegelijkertijd moeten we de cijfers in perspectief plaatsen. De NMBS vervoert elke dag honderdduizenden reizigers in 3.800 treinen en in 555 stations. Dit neemt echter niet weg dat elke vorm van geweld er een te veel is en een adequate aanpak vereist.

Morgen komen we al samen met de CEO van de NMBS om een nationaal actieplan uit te werken voor de veiligheid in de stations en op de treinen. Dit plan zal steunen op concrete maatregelen. Ten eerste versterken we de aanwezigheid op het terrein, met meer politie in de stations, zichtbare patrouilles en een betere coördinatie met Securail. Daarnaast willen we de toegangsstroom in de grote stations beter controleren, onder meer via toegangscontroles en toegangspoortjes in gevoelige stations. Tegelijk versnellen we de inzet van technologische middelen, zoals het delen van cameragegevens tussen de NMBS, Infrabel en de politiediensten en de invoering van bodycams. Het doel is duidelijk: preventie, sneller ingrijpen en doeltreffender sanctioneren.

Naast de middelen is ook de organisatie cruciaal. We streven naar een coherente veiligheidsketen met een versterkte coördinatie tussen de federale politie, de lokale zones en Securail, onder meer via een gedeelde aansturing met Binnenlandse Zaken.

Wat de evolutie van de concrete criminaliteitscijfers betreft, deze vallen onder de bevoegdheid van mijn collega die bevoegd is voor Binnenlandse Zaken, onder wie de spoorwepolitie ressorteert.

Tot slot kiezen we voor een globale aanpak in en rond de grote stations van Brussel. Veiligheid is niet beperkt tot de perrons, maar omvat ook de omgeving. Daarom zullen we samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om aangepaste oplossingen te ontwikkelen.

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

Dit was een antwoord dat volledig in de lijn lag met de antwoorden die ik al heel lang hoor. Ik krijg een beetje een déjà-vugevoel. Er een onmiddellijke politieke prioriteit van maken, vragen we al jaren. Ik weet zelfs niet hoeveel jaren we dat al vragen. Politieke prioriteit is echter nog iets anders dan resultaten zien op het terrein. Het is daar dat het dringend moet gebeuren

Ik hoor u ook zeggen dat er meer personeel op de trein moet komen. Dat is ook iets wat we al jaren

vragen, zowel voor Securail als voor de spoorwegpolitie. We hebben ter zake een voorstel van resolutie ingediend en wettelijke initiatieven genomen. Die zijn allemaal weggestemd. Nu hoor ik dat allemaal terugkomen. Ik begrijp niet dat we nog altijd niet verder staan.

Worden de cijfers in perspectief geplaatst? Die cijfers zijn ronduit slecht. Er moeten dringend concrete resultaten komen op het terrein. De cijfers zijn veel te hoog. Ze zetten heel uw model voor de modaal shift om van de trein, of het openbaar vervoer in het algemeen, een succesvol alternatief voor de wagen te maken volledig op de helling. Als er geen veiligheid is, zullen de mensen de trein of het openbaar vervoer gewoon niet nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het tekort aan Securail- en spoorwegpolitieagenten in het station Denderleeuw" (56015228C)

14 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le manque d'agents de Securail et de la police des chemins de fer à la gare de Denderleeuw" (56015228C)

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

De burgemeester van Denderleeuw maakte bekend dat hij meer veiligheidsagenten van Securail en meer spoorwegpolitie in het station van Denderleeuw wenst. Hij uitte zijn wens nadat de lokale politie moest tussenkomen bij een geval van agressie in een trein waarbij enkele reizigers zich verbaal agressief richtten tegen de treinbegeleider. De reizigers in kwestie bleken niet over een geldig vervoerticket te beschikken. In het station van Denderleeuw bevindt zich nochtans een post van Securail maar de agenten daarvan zijn regelmatig elders actief.

Hoe evalueert de minister het verzoek van de burgemeester van Denderleeuw? Zal de minister dit verzoek bespreken met de NMBS-directie en met zijn collega-minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken?

Kan de minister duiden hoeveel keer Securail-agenten in 2025 een interventie moesten doen in het station van Denderleeuw? Hoeveel keer moest daarbij de assistentie ingeroepen worden van enerzijds de Spoorwegpolitie, of anderzijds de lokale politie?

Hoeveel keer moest in 2025 de lokale politie tussenkomen bij incidenten in het station, de perrons of een trein omdat de agenten van Securail en de Spoorwegpolitie niet beschikbaar waren?

Hoe beoordeelt de minister het feit dat agenten van de lokale politie moesten ingeschakeld worden voor een interventie in de trein? Behoort dit volgens de minister tot hun normale takenpakket?

Op welke wijze zal het (reeds langer aanslepende) veiligheidsprobleem in het station van Denderleeuw opgelost worden?

14.02 Minister Jean-Luc Crucke: De veiligheid in en rond een station en op de trein is een gedeelde verantwoordelijkheid. Ik heb dat daarnet ook gezegd. De NMBS zet hiervoor onder meer Securail in en werkt samen met de federale politie, waaronder de spoorwegpolitie, en met de lokale politiezones. Die samenwerking is essentieel. De NMBS neemt zelf tal van maatregelen, maar de ondersteuning en zichtbare aanwezigheid van de politiediensten blijven belangrijk, zowel in de stations als op de trein, om preventie en interventie maximaal te versterken. Daarnaast werken we, in uitvoering van het regeerakkoord, samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken aan een verdere versterking van de samenwerking tussen Securail, de lokale politiezones en de federale politie, met als doel de veiligheid in de stations nog beter te waarborgen.

Het dossier van Denderleeuw is mij bekend en ik begrijp de bezorgdheid die lokaal leeft. De NMBS onderhoudt nauw contact met steden en gemeenten en wisselt daarbij ook informatie uit over de veiligheid in en rond de stations, zodat signalen snel kunnen worden opgepikt en opgevolgd. De NMBS overlegt dus regelmatig met het lokale bestuur en de politiediensten om de samenwerking en de

opvolging van incidenten verder te verbeteren.

Ik wil daarbij duidelijk stellen dat er zich geen structureel probleem stelt met het voorziene kader van het veiligheidspersoneel bij de NMBS in Denderleeuw. De NMBS zet haar veiligheidspersoneel in volgens een risicogestuurde en flexibele aanpak. De inzet gebeurt niet via een permanente toewijzing per station, maar via mobiele ploegen die dynamisch worden ingepland en zich verplaatsen naargelang de meldingen, interventienoden en prioriteiten op het netwerk. Ook in Denderleeuw is er een mobiele ploeg van Securail die aanwezigheden verzekert en de nodige interventies kan uitvoeren, maar een continue aanwezigheid is niet aan de orde. In totaal beschikt de NMBS over ongeveer 500 veiligheidsagenten en ongeveer 15.000 bewakingscamera's op het netwerk, ook in Denderleeuw.

Die maatregelen zijn belangrijk, maar ze vragen blijvende afstemming met alle partners. Overlast en een onveiligheidsgevoel zijn bredere maatschappelijke uitdagingen die een gemeenschappelijke aanpak vergen.

Uw vraag over de werking van de spoorwegpolitie dient u aan de minister van Binnenlandse Zaken voor te leggen.

14.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Ik zal het opnieuw beluisteren, want het is weer een zeer theoretisch antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Nieuwe stakingen bij het spoor" (56015233C)

15 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "De nouvelles grèves à la SNCB" (56015233C)

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

In 2025 werden de treinreizigers in dit land getroffen door maar liefst 27 stakingsdagen binnen het spoor. Aangezien de betrokken actoren er niet in slaagden een sociaal akkoord af te sluiten werd ook dit jaar al gestaakt binnen het spoor. Intussen lijken de hervormingsplannen voor het spoor van deze regering op weinig enthousiasme te kunnen rekenen bij het spoorpersoneel. Het gevaar dat treinreizigers in de toekomst opnieuw zullen getroffen worden door protest- of stakingsacties lijkt reëel.

Welke acties heeft de minister recent ondernomen om nieuwe stakingsacties binnen het spoor in de nabije toekomst te vermijden? Welke maatregelen zal hij nog nemen opdat de treinreizigers niet opnieuw zullen getroffen worden nieuwe stakingsacties? Op welke wijze zal hij garanderen dat treinreizigers honderd procent de dienstverlening zullen kunnen genieten waarop zij recht hebben?

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, ik deel de bezorgdheid over de impact van de sociale conflicten binnen de spoorsector op de reizigers. De vele stakingsdagen van de afgelopen periode hebben duizenden burgers getroffen in hun dagelijkse verplaatsingen, terwijl zij terecht mogen rekenen op een betrouwbare openbare dienstverlening.

Sinds mijn aantreden heb ik daarom voortdurend ingezet op overleg en dialoog. Gedurende meerdere maanden hebben intensieve onderhandelingen plaatsgevonden tussen de spoorwegondernemingen, HR Rail en de representatieve vakorganisaties over de toekomst van de sector. Daarbij werden verschillende evenwichtige voorstellen uitgewerkt om de Belgische spoorwegen voor te bereiden op de uitdagingen van morgen, waaronder de Europese marktopening vanaf 2032.

Ook nadat bepaalde sociale acties waren aangekondigd, ben ik het overleg blijven stimuleren. Zo heb ik recent opnieuw de vakorganisaties ontmoet en werd afgesproken om de gesprekken verder te zetten, samen met de directies van de NMBS, Infrabel en HR Rail. Het doel is duidelijk: het sociaal overleg duurzaam herstellen en versterken, zodat conflicten zo veel mogelijk via dialoog kunnen worden opgelost.

Tegelijkertijd moet worden vastgesteld dat de regering haar verantwoordelijkheid moet opnemen. De hervormingen waartoe de regering heeft beslist, zijn noodzakelijk om de spoorsector op lange termijn performant, financieel houdbaar en competitief te houden. Over die politieke keuzes werd uitgebreid overlegd. Op een bepaald moment komt het evenwel de regering toe om beslissingen te nemen in het algemeen belang van zowel de reizigers als de werknemers van de sector.

Wat de toekomst betreft, zal ik blijven inzetten op drie sporen. Ten eerste zal ik het sociaal overleg blijven ondersteunen en aanmoedigen. Een constructieve sociale dialoog blijft immers de beste garantie om conflicten te vermijden. Ten tweede zet de regering de modernisering van de spoorsector voort, zodat de NMBS en Infrabel ook in de toekomst een sterke openbare dienstverlening kunnen blijven verzekeren. Ten derde blijf ik bijzondere aandacht besteden aan de rechten van de reizigers. Het recht op mobiliteit en de continuïteit van de openbare dienstverlening moeten steeds mee in rekening worden gebracht wanneer sociale acties worden overwogen. Zoals ik al eerder heb aangegeven, is het stakingsrecht een fundamenteel recht, maar het is niet absoluut en moet worden verzoend met de rechten van de reizigers en de continuïteit van de openbare diensten.

Wat uw laatste vraag betreft, kan geen enkele minister garanderen dat er nooit meer sociale acties zullen plaatsvinden. In een democratische rechtsstaat blijft het stakingsrecht bestaan. Wat ik wel kan garanderen, is dat ik alles in het werk stel om sociale conflicten via overleg te voorkomen, de continuïteit van de dienstverlening maximaal te vrijwaren en steeds het belang van de reizigers centraal te plaatsen. Dat blijft voor mij de absolute prioriteit.

15.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat laatste is natuurlijk het allerbelangrijkste. Wat ons betreft staat vooral de treinreiziger centraal. Die moet kunnen rekenen op een goede, betrouwbare en stabiele dienstverlening, stipt, veilig en comfortabel.

U werkt op drie sporen. Die drie sporen zijn op zich natuurlijk individueel perfect verdedigbaar, maar de vraag is of ze met elkaar verzoenbaar zijn. Dat is de grote vraag die het lot van de treinreizigers zal bepalen. Zal de treinreiziger nog worden getroffen door stakingen of niet? We hopen uiteraard dat dat niet langer het geval zal zijn.

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

16 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van landingsbaan 01 op Brussels Airport" (56015286C)
16 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de la piste d'atterrissage 01 à Brussels Airport" (56015286C)

16.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, op 22 december 2023 heeft de Franstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel de Belgische Staat veroordeeld tot het vergoeden van ongeveer 1.400 omwonenden uit de oostrand van Brussel wegens een foutief gebruik van landingsbaan 01 op Brussels Airport. Volgens de rechtbank was er sprake van een onvoldoende duidelijke en juridisch problematische toepassing van de windnormen, waardoor het gebruik van de baan niet beperkt bleef tot het strikt noodzakelijke.

De veroordeling heeft niet alleen belangrijke budgettaire gevolgen, maar roept ook fundamentele vragen op over de toepassing en handhaving van de regels inzake baangebruik. Er zijn bovendien signalen dat de nog lopende uitbetaling van dwangsommen mogelijk een impact heeft op operationele keuzes, zoals het gebruik van andere landingsbanen.

Kunt u ons een kopie bezorgen van het vonnis van 22 december 2023 en toelichten welke concrete tekortkomingen in de toepassing van de windnormen door de rechtbank werden vastgesteld?

Welk totaalbedrag aan dwangsommen en schadevergoedingen werd tot op heden reeds uitbetaald aan de betrokken 1.400 omwonenden? Klopt het dat de uitbetalingen vandaag nog steeds doorlopen en dat ze via een deurwaarder worden geïnd? Wat is de omvang van de dwangsommen? Op basis van welke concrete omstandigheden, zoals de interpretatie van de windnormen of ministeriële instructies, worden de dwangsommen vandaag nog steeds opgelegd?

Welke budgettaire impact hebben de veroordelingen op de federale overheid? Hoe worden die middelen gefinancierd?

Welke maatregelen hebt u genomen of plant u te nemen om de verdere opbouw van de dwangsommen te beperken of stop te zetten?

In welke mate hebben de juridische en financiële risico's een invloed op de huidige keuzes inzake baangebruik, in het bijzonder de verschuiving naar andere landingsbanen, zoals baan 07L?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, in de aangehaalde procedure waren de omwonenden van mening dat de Belgische Staat een fout had begaan door zonder geldige rechtvaardiging de instructies van 26 augustus 2003 en 16 december 2013, waarmee de voor de luchthaven Brussel-Nationaal geldende windcomponenten werden gewijzigd, aan te nemen. Zij voerden aan dat die wijzigingen, zoals toegepast door skeyes, het gebruik van piste 01 bij landingen zouden hebben doen toenemen.

Bij vonnis van 22 december 2023 oordeelde de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel onder meer dat de Belgische Staat een fout had begaan door die onwettigheid niet te verhelpen en de toepasselijke windcomponenten niet te verduidelijken. Daarnaast had de Staat er niet voor gezorgd dat het gebruik van piste 01 sterk beperkt bleef tot gevallen waarin dat noodzakelijk was wegens overschrijding van de rugwindcomponenten, de onbeschikbaarheid van de preferentiële pistes of een andere reden die verband hield met de luchtvaartveiligheid. Evenmin had de Staat een einde gemaakt aan de wijze waarop skeyes de windcomponenten al jaren toepaste, hoewel hij wist dat de interpretatie ervan problematisch was en verduidelijking vereiste.

De Belgische Staat werd dan ook veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding en tot het betalen van een dwangsom van 2.000 euro per dag dat piste 01 in gebruik is als gevolg van de toepassing van de instructie van 16 december 2013, met een maximum van 2 miljoen euro voor elke periode van 24 uur waarin wordt vastgesteld dat van het PRS is afgeweken zonder dat daarvoor objectieve redenen bestaan. Aan de diverse omwonenden werden met uitvoering van het vonnis voor de jaren 2017 tot en met 2023 schadevergoedingen en interesten betaald voor een totaalbedrag van 9.292.000 euro.

De Belgische Staat heeft geen beroep ingesteld tegen het vonnis van 22 december 2023 en heeft alle verschuldigde bedragen aan schadevergoeding betaald.

Wat de dwangsommen betreft, heeft de Belgische Staat verschillende bevelen tot betaling van een dwangsom ontvangen. Er werd echter nog geen enkele dwangsom betaald, aangezien de voorwaarden voor de opeisbaarheid ervan mogelijk niet vervuld blijken.

De kwestie maakt het voorwerp uit van lopende procedures voor de beslagrechter en de rechter ten gronde, waarin de dwangsommen worden betwist en wordt verzocht ze in te trekken. In die fase wordt de betaling van dwangsommen niet opgelegd, maar door de omwonenden via gerechtsdeurwaarders gevorderd. De vordering wordt betwist voor de beslagrechter en de dwangsommen maken het voorwerp uit van een verzoek tot opheffing bij de rechter ten gronde.

De Belgische Staat heeft het vonnis van 22 december 2023 uitgevoerd door op 19 januari 2024 een nieuwe instructie aan te nemen. Op 30 januari 2024 antwoordde skeyes aan de Belgische Staat dat het voor het bedrijf uiterst moeilijk, zo niet onmogelijk is om de nieuwe instructie uit te voeren. Daarbij ging skeyes gedetailleerd in op problemen van rechtsonzekerheid, operationele beperkingen en tegenstrijdigheden tussen instructies, moeilijkheden en belemmeringen in verband met de toepassing van de instructies, beperkingen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart en beperkingen in verband met de timing.

Het spreekt voor zich dat we moeten afwachten tot de lopende procedures zijn afgerond om de budgettaire impact van het vonnis van 22 december 2023 met betrekking tot de dwangsommen te kunnen vaststellen. Er loopt ook een procedure tot opheffing van de dwangsommen bij de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel.

De uitgevoerde studie concludeert dat de bezwaren die destijds door skeyes werden opgeworpen, niet noodzakelijk maatgevend zijn. Mits een goed uitgewerkte veiligheidscase en enkele verduidelijkingen zou het mogelijk zijn de instructie van 30 januari 2024 uit te voeren. Daarbij moet opgemerkt worden dat de federale overheid skeyes heeft opgeroepen tot tussenkomst in de procedure en dat de luchtverkeersleiding nog geen standpunt over de gegrondheid van de studie heeft ingenomen.

Ten slotte, juridische en financiële risico's mogen geen invloed hebben op de huidige keuze met betrekking tot het gebruik van de pistes. Krachtens artikel 170 van de wet van 21 maart 2021 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, heeft skeyes tot doel op de luchthaven Brussel-Nationaal de bewegingen van luchtvaartuigen te controleren bij de nadering, de landing en het opstijgen en op de landings- en rolbanen, alsook de geleiding van luchtvaartuigen op de platforms en de veiligheid van het luchtverkeer te blijven waarborgen op de gewestelijke openbare luchthavens en luchtvaartterreinen, overeenkomstig het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 met de gewesten werd gesloten.

Krachtens artikel 17, § 3, van het vierde beheerscontract tussen de Staat en skeyes selecteert skeyes de in gebruik zijnde start- en landingsbanen op de luchthaven Brussel-Nationaal in overeenstemming met de internationale regelgeving en normen en op basis van de preferentiële banen, de beschikbaarheid van de banen, de weersomstandigheden en -voorspellingen en de verkeersintensiteit. De veiligheid van de luchtvaarnavigatie is de topprioriteit.

16.03 Irina De Knop (Anders.): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik zal uw antwoorden zeker nog eens schriftelijk nalezen. Het was niet altijd gemakkelijk om te volgen, omdat u veel data hebt genoemd, naar veel wetgeving hebt verwezen en veel richtlijnen hebt aangehaald. Het wordt dan meteen erg technisch. Ik had graag ook uw politieke intenties gehoord om uit de hachelijke situatie te geraken.

Ik heb begrepen dat er een schadevergoeding van meer dan 9 miljoen euro door de Belgische Staat is betaald, dat u niet tegen het vonnis maar wel tegen de uitbetaling van de dwangsommen in beroep bent gegaan en ook dat er nog geen enkele dwangsom is betaald. Ik noteer voorts dat het moeilijk is om het vonnis uit te voeren, omdat u dan in de knoei komt met andere richtlijnen of instructies. Dan is mijn vraag aan u als politiek verantwoordelijke wat uw volgende stappen zullen zijn.

Het is jammer dat we hierover geen actualiteitsdebat hebben gehad, zodat we daarover ernstig van gedachten konden wisselen. We zullen nu genoodzaakt zijn om bijkomende vragen in te dienen.

De **voorzitter**: Een actualiteitsdebat heeft natuurlijk ook zijn beperkingen in tijd, maar u beschikt over voldoende parlementaire middelen om de minister verder aan de tand te voelen. Laat u zeker niet tegenhouden.

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

17 Samengevoegde vragen van

- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De middelen van de luchthaveninspectie, tien jaar na de aanslagen" (56015256C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en het beheer van de bezoekersbadges" (56015257C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en het inzetten van uitzendkrachten" (56015258C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de hondenbrigade" (56015259C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de betrouwbaarheid van de veiligheidsapparatuur" (56015260C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de betrouwbaarheid van de communicatiesystemen" (56015261C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de betrouwbaarheid van de communicatiesystemen" (56015729C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de betrouwbaarheid van de veiligheidsapparatuur" (56015731C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de hondenbrigade" (56015732C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en het inzetten van uitzendkrachten" (56015733C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en het beheer van de bezoekersbadges" (56015734C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De situatie tien jaar na de aanslagen en de middelen van de luchthaveninspectie" (56015735C)

17 Questions jointes de

- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les moyens de l'inspection aéroportuaire dix ans après les attentats" (56015256C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la gestion des badges" (56015257C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et le recours au personnel intérimaire" (56015258C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la brigade canine" (56015259C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la fiabilité des équipements de sûreté" (56015260C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la fiabilité des systèmes de communication" (56015261C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la fiabilité des systèmes de communication" (56015729C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la fiabilité des équipements de sûreté" (56015731C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la brigade canine" (56015732C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et le recours au personnel intérimaire" (56015733C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et la gestion des badges" (56015734C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation dix ans après les attentats et les moyens de l'inspection aéroportuaire" (56015735C)

17.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur pe président, je renvoie au texte de mes questions déposées.

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. 32 personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur la fiabilité des systèmes de communication

Les systèmes de communication constituent un élément déterminant pour la coordination entre services lors d'incidents ou de crises. Les retours d'expérience de plusieurs crises ont montré que les difficultés de communication peuvent constituer un facteur aggravant dans la gestion des situations d'urgence.

Questions:

Le gouvernement dispose-t-il d'une évaluation récente de l'interopérabilité et de la fiabilité des systèmes de communication utilisés dans la sûreté aéroportuaire? Si oui, pour quels résultats? Lors du déploiement de nouveaux réseaux de communication destinés aux services de sûreté, une procédure de validation indépendante est-elle prévue? Le gouvernement envisage-t-il d'instaurer l'obligation qu'un nouveau réseau de communication critique soit audité et validé par un organisme indépendant avant sa mise en service opérationnelle? Enfin, le gouvernement est-il disposé à réunir l'ensemble des partenaires impliqués dans la sûreté aéroportuaire (autorités, gestionnaires d'aéroport, services de police, inspection aéroportuaire et autorités de régulation) afin d'examiner ces différentes problématiques et d'élaborer un plan d'amélioration coordonné de la sûreté des infrastructures aéroportuaires?

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. Trente-deux personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur la fiabilité des équipements de sûreté.

Plusieurs acteurs opérationnels évoquent également certaines limites ou défaillances ponctuelles de certains appareillages utilisés dans les dispositifs de sûreté.

Questions:

Le gouvernement dispose-t-il d'un audit récent sur l'état et la fiabilité des équipements de sûreté dans les aéroports belges? Si oui, pour quels résultats? Existe-t-il un plan de modernisation ou de renouvellement de ces équipements?

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. 32 personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur la Brigade canine dédiée à la sûreté aéroportuaire. Les

équipes cynophiles (canines) constituent un outil particulièrement efficace en matière de détection et de prévention.

Cependant, les équipes de la police sont aujourd'hui fortement sollicitées pour de nombreuses missions, ce qui peut limiter leur disponibilité pour les missions spécifiques de sûreté aéroportuaire.

Questions:

Le gouvernement dispose-t-il d'une évaluation de la disponibilité effective des équipes cynophiles pour les missions de sûreté aéroportuaire? Si oui, pour quel résultat? Le gouvernement envisage-t-il la création d'une brigade canine dédiée à la sûreté aéroportuaire, intégrée au sein de l'inspection aéroportuaire, afin d'assurer une présence permanente de ce moyen de prévention et de détection?

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. 32 personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur le recours au personnel intérimaire pour des fonctions sensibles

Certaines fonctions liées au contrôle d'accès ou à la gestion administrative des badges peuvent parfois être confiées à du personnel intérimaire pour des périodes relativement courtes. Dans ces cas, les procédures internes de sûreté doivent être communiquées à des personnes qui ne restent parfois en fonction que quelques jours ou semaines.

Questions:

Le gouvernement considère-t-il que le recours à du personnel intérimaire pour des fonctions sensibles liées au contrôle d'accès dans les aéroports est compatible avec les exigences élevées de sûreté propres à ces infrastructures? Une réflexion est-elle en cours afin de réserver ces missions à du personnel permanent, formé et habilité (inspection aéroportuaire mandate controle d'accès)?

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. 32 personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur la gestion des badges visiteurs et les contrôles d'accès.

La gestion des badges visiteurs constitue un élément central de la sûreté dans les infrastructures aéroportuaires. Plusieurs observateurs indiquent que l'attribution de ces badges peut parfois manquer d'uniformité, notamment lorsque plusieurs acteurs interviennent dans leur délivrance.

Questions:

Le gouvernement estime-t-il que le système actuel d'attribution des badges visiteurs garantit une traçabilité et un niveau de contrôle suffisants? Sinon, qu'envisagez-vous de faire? Une réflexion est-elle en cours afin de centraliser la délivrance de ces badges et de la confier exclusivement à du personnel mandaté et formé? Le gouvernement envisage-t-il la création d'une habilitation spécifique pour les personnes chargées de délivrer ces badges, sous la supervision de la sûreté aéroportuaire et de la Direction générale du Transport aérien?

Monsieur le ministre, il y a maintenant dix ans, les attentats du 22 mars 2016 frappaient Bruxelles, à l'aéroport de Brussels Airport et dans la station de métro Maelbeek. 32 personnes perdaient la vie. Des centaines d'autres étaient blessées.

Dix ans après, j'aimerais vous interroger sur les prérogatives de l'inspection aéroportuaire mandatée pour la sûreté

Les inspecteurs mandatés pour la sûreté au sein de l'inspection aéroportuaire jouent un rôle important dans la prévention, la détection et la remontée d'informations concernant les situations à risque.

Cependant, certains acteurs estiment que leurs moyens d'action pourraient être renforcés, notamment face à certaines activités informelles ou illégales observées dans les terminaux.

Questions :

Le gouvernement considère-t-il que les inspecteurs de l'inspection aéroportuaire disposent aujourd'hui de prérogatives suffisantes pour agir efficacement dans le cadre de leurs missions de sûreté? Une réflexion est-elle en cours afin de renforcer les moyens juridiques et opérationnels de ces inspecteurs, afin qu'ils puissent intervenir plus efficacement dans les zones publiques des infrastructures aéroportuaires? Si oui, pour quels engagements de votre part?

Je vous remercie.

17.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, dix ans après les attentats qui ont profondément marqué notre pays, je tiens tout d'abord à réaffirmer mon soutien aux familles des victimes.

S'agissant des mesures de sûreté du personnel concerné et de la fiabilité des systèmes dans les aéroports, en particulier à Bruxelles-National, je peux d'emblée vous rassurer: la Belgique présente un niveau de conformité élevé en la matière. Outre la Direction générale du transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité, les dispositifs en place font régulièrement l'objet de contrôles indépendants par des instances internationales telles que la Commission européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces évaluations confirment globalement la solidité du système.

Dans ce cadre, la DGTA mène elle-même des audits et inspections réguliers dans les aéroports belges, conformément au cadre réglementaire européen applicable en matière de sûreté aérienne. Ces contrôles portent notamment sur la conformité, l'état et la fiabilité des équipements utilisés. En 2025, le service AVSEC a ainsi réalisé 84 activités liées aux équipements de sûreté, incluant des audits, inspections et tests. Compte tenu de la sensibilité du sujet, je ne peux toutefois pas entrer dans le détail de ces opérations, comme je vous l'avais déjà indiqué dans une précédente réponse écrite.

Par ailleurs, il est important de rappeler que les équipements de sûreté et les systèmes de communication doivent évoluer en permanence afin de suivre les avancées technologiques. Cette modernisation s'inscrit dans un cadre réglementaire européen contraignant, complété par les normes de la Conférence européenne de l'aviation civile, notamment via le système de certification *EU Stamp*. Ce marquage européen garantit que les équipements de contrôle et de détection utilisés dans les aéroports respectent les normes de sécurité de l'Union européenne et peuvent être déployés dans l'ensemble des États membres, sans certification nationale supplémentaire. Il contribue ainsi à l'harmonisation des standards de sûreté aérienne.

En complément, la Commission européenne prépare actuellement une nouvelle initiative qui vise à définir une feuille de route pour l'évolution future des équipements de sûreté aéroportuaire au niveau européen. Un questionnaire a été transmis aux exploitants d'aéroport et, sur cette base, la Commission fournira ensuite une nouvelle proposition de référentiel européen en matière de sûreté aérienne.

Cela étant précisé, je tiens également à souligner que la sûreté aéroportuaire repose sur une approche multicouches et multidisciplinaire visant à renforcer la résilience globale du système. Différents outils et dispositifs sont mobilisés en fonction des besoins opérationnels, dont le système ASTRID, qui illustre la coopération étroite entre les acteurs concernés.

En outre, la police aéroportuaire dispose d'une unité canine déployée à Bruxelles-National lorsque cela est nécessaire. En ce qui concerne l'évaluation de sa disponibilité, je vous renvoie à mon collègue, le ministre de l'Intérieur. De même, toute réflexion relative au renforcement des moyens juridiques et opérationnels des inspecteurs aéroportuaires relève de la compétence de M. Quintin, ministre de la Sécurité et de l'Intérieur. Néanmoins, je souhaite vous assurer que les agents assermentés de l'inspection aéroportuaire disposent des prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs missions, dans le strict respect des normes belges et européennes. Par ailleurs, le dispositif actuel permet le recours tant à du personnel fixe qu'à du personnel intérimaire, conformément au cadre en vigueur.

Concernant le système d'attribution des badges, que vous interrogez au regard d'un supposé manque d'uniformité évoqué par certains observateurs, je ne dispose pas d'éléments précis quant à ces

constats. Néanmoins, le système actuel repose sur des garanties solides en matière de traçabilité et de contrôle. Concrètement, la demande de badge ne peut pas être introduite directement par l'employé. Elle est initiée par l'employeur, après vérification des antécédents, puis transmise à l'aéroport, qui l'évalue sur la base du besoin opérationnel. La DGTA centralise ensuite les demandes des aéroports et de Skeyes afin de les transmettre à la police fédérale. Celle-ci émet un avis, en collaboration avec ses partenaires, qui est ensuite communiqué à l'ensemble des parties concernées: l'aéroport, l'employeur et l'intéressé.

Depuis 2024, la durée de validité de la vérification de sécurité a été réduite à un an contre cinq auparavant, conformément à la réglementation européenne, renforçant ainsi le niveau de contrôle. L'ensemble des acteurs impliqués dans ce processus dispose d'une habilitation de sécurité. Enfin, la délivrance du badge constitue une procédure purement administrative qui ne nécessite pas le recours à du personnel mandataire au sein des aéroports.

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

Plusieurs thèmes ont été abordés, et je vais me limiter à certains points.

D'abord, j'aimerais souligner qu'il est essentiel de disposer de travailleurs bien formés et bénéficiant de contrats durables lorsqu'il s'agit de fonctions liées à la sécurité. Cela implique de n'avoir que du personnel fixe dans des fonctions telles que la gestion des badges. Ensuite, nous recevons de nombreux témoignages relatifs à des matériels et équipements de sécurité défectueux ou insuffisants. Cela n'est pas acceptable, d'autant plus lorsqu'il est question de la sécurité de notre aéroport national. Enfin, je tiens à rappeler l'importance des organisations syndicales. Elles se battent pour de bonnes conditions de travail, certes, mais aussi pour garantir le bon fonctionnement de l'aéroport en toute sécurité. À ce titre, leur expertise de terrain devrait être entendue.

Nous analyserons donc attentivement vos différentes réponses avec les acteurs de terrain et nous n'hésiterons pas à revenir vers vous, si nécessaire.

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

18 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De renovatie van het stationsgebouw in Hasselt" (56015326C)

18 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La rénovation du bâtiment de la gare de Hasselt" (56015326C)

18.01 Frank Troosters (VB): Mijn vraag is behoorlijk uitgebreid. Ik zou boos op mezelf moeten zijn, want ik kan ze onmogelijk voorlezen binnen de gestelde tijd. Ik zal dus verwijzen naar de tekst van mijn ingediende vraag.

De NMBS en de stad Hasselt hebben een akkoord bereikt over de renovatie van het Hasselts stationsgebouw. Bijkomend zal er een fietsenstalling voor 900 fietsen gebouwd worden.

Welke zijn de elementen die opgenomen zijn in het akkoord dat werd bereikt? Welke engagementen werden voor beide partijen vastgelegd?

Welke timing is er voorzien voor de geplande renovatie aan het stationsgebouw in Hasselt? Tegen wanneer zal deze renovatie gerealiseerd zijn? Hoeveel bedraagt het geplande investeringsbedrag voor de renovatie van het stationsgebouw? Welke werken zullen in het kader van die renovatie aan/in het stationsgebouw worden uitgevoerd?

Welke timing is er voorzien voor de geplande bouw van een nieuwe fietsenstalling? Tegen wanneer zal de bouw gerealiseerd zijn? Hoeveel bedraagt het geplande investeringsbedrag voor deze bouw? Zal de nieuwe fietsenstalling een beveiligde fietsenparking zijn? Zo ja, op welke wijze zal dit gebeuren? Zal er desgevallend gebruik gemaakt worden van camera's, toegangspoorten, scaninstallaties, een omheining of andere middelen? Zo neen, waarom niet?

Zal het gebruik van de nieuwe fietsenparking gratis zijn? Desgevallend, voor iedereen of enkel voor

bezitters van een geldig vervoersbewijs? Indien niet, waarom niet?

De fietsenstalling zou modulair gebouwd worden omdat de NMBS op dezelfde locatie op termijn mogelijk een transferium wil realiseren. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van dit transferium? Bestaat dit plan nog steeds bij de NMBS? Welke wederzijdse engagementen werden aangegaan door de NMBS en de stad Hasselt indien de NMBS dit transferium alsnog wil realiseren? Wat zullen desgevallend de geraamde meerkosten zijn voor het verplaatsen van fietsenstallingen?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel en de NMBS werken met de stad Hasselt aan een kwaliteitsvolle, veilige en vlot toegankelijke stationsomgeving, met bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van het station en de fietstoegankelijkheid.

Het station van Hasselt werd de voorbije jaren grondig vernieuwd en autonoom toegankelijk gemaakt. Zo werden de perrons verhoogd, werden nieuwe roltrappen naar elk perron geplaatst en werd de onderdoorgang vanuit beide stationstoegangen voorzien van liften. Bijkomend werd een nieuwe roltrap naar het stationsplein geplaatst. Daardoor kunnen alle reizigers, ook personen met beperkte mobiliteit en reizigers met zware bagage, een kinderwagen of een fiets, vlot en veilig vanuit beide stationstoegangen de perrons bereiken.

De NMBS wil het reizigers ook eenvoudiger maken om met de fiets naar het station te komen en daar comfortabel te parkeren. Daarom wordt samen met de stad gewerkt aan de realisatie van een nieuwe overdekte fietsenstalling met ongeveer 900 plaatsen en aan de vernieuwing van de toegang ter hoogte van de onderdoorgang.

Inzake het akkoord met de lokale overheid en de verdere uitwerking van het project heeft de NMBS de voorbije maanden intensief overleg gevoerd over de stationsomgeving in Hasselt. In dat kader wordt de vergunningsprocedure voor de nieuwe overdekte fietsenstalling voortgezet en wordt bekeken hoe de samenwerking en de afstemming met de lokale overheid op een duidelijke en transparante manier kunnen worden georganiseerd.

Voor de renovatie van het stationsgebouw bekijkt de NMBS op welke manier de buitenzijde van het gebouw kan worden gerenoveerd, met aandacht voor verdere verduurzaming. In het investeringsprogramma is een renovatie van de gevel voorzien, met uitvoering in de periode 2028-2030, onder voorbehoud van de gebruikelijke uitvoerings- en vergunningsvoorwaarden.

Het is op dit moment nog te vroeg om vooruit te lopen op de gedetailleerde fasering, op een exacte opleveringsdatum en op een concrete raming per deelproject. Die elementen worden nader uitgewerkt in functie van de studies en de aanbestedingsprocedure.

Voor de fietsenstalling met ongeveer 900 plaatsen is de omgevingsvergunning een belangrijke stap. De NMBS beoogt zodra het dossier is vervolledigd de vergunningsaanvraag in het tweede semester van 2026 in te dienen. Over de exacte start- en einddatum van de werken kan pas duidelijkheid worden gegeven na het verkrijgen van de vergunning, de definitieve projectuitwerking en de gunning. Ook over een definitieve budgetraming kan de NMBS pas communiceren wanneer het projectdossier volledig is vastgelegd.

Bij het ontwerp wordt bovendien bekeken welke beveiligingsmaatregelen het meest aangewezen zijn in functie van de locatie en de lokale context, bijvoorbeeld verlichting en zichtbaarheid en, waar relevant, ook vormen van toegangscontrole of camerabewaking.

Wat betreft het gebruik van de fietsenstalling, de concrete gebruiksmodaliteiten, gratis of betalend, en eventuele voorwaarden maken deel uit van de verdere projectuitwerking en de afstemming met de lokale context. De NMBS wil in elk geval het fietsgebruik als voor- en natransport naar het station maximaal ondersteunen.

Wat betreft het modulaire karakter en de mogelijke relatie met de ruimere plannen op langere termijn, houdt de NMBS bij de uitwerking rekening met een bredere langetermijnvisie voor de stationsomgeving en met mogelijke toekomstige herinrichtingen. Om toekomstige keuzes niet te hypothekeren wordt daarom gekeken naar een oplossing die modulair en verplaatsbaar kan worden opgevat. Over eventuele latere verplaatsingskosten kan de NMBS vandaag geen betrouwbare raming geven,

aangezien die zouden afhangen van de controlescenario's en de timing waarop zulke plannen effectief zouden worden gerealiseerd.

De stad Hasselt en de NMBS hebben samen een intentie tot nauwe onderlinge samenwerking met het oog op de ontwikkeling van de stationsomgeving in een gezamenlijke overeenkomst vastgelegd.

18.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in uw heel lange antwoord hebt u zeer weinig concrete antwoorden gegeven op mijn vragen. Ik volg het alleszins op en zal u die vragen in de toekomst opnieuw voorleggen, want ik denk dat ik geen andere optie heb.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet de suppression des petites gares" (56015444C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réduction du nombre de gares avec moins de 100 voyageurs par jour" (56015534C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La rationalisation du réseau ferroviaire et la transition vers une mobilité durable" (56015595C)
- Éric Thiébaut à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le maintien de la gare de Hainin" (56015757C)
- Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de gares dans la région de Mons-Borinage" (56015920C)
- Éric Thiébaut à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le maintien des arrêts dans les gares d'Harchies, de Blaton et de Ville-Pommeroeul" (56016408C)
- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'évolution de la desserte des gares" (56016731C)

19 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plannen om kleine stations te sluiten" (56015444C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verminderen van het aantal stations met minder dan 100 reizigers per dag" (56015534C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De rationalisering van het spoorwegnet en de transitie naar een duurzame mobiliteit" (56015595C)
- Éric Thiébaut aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het behoud van het station Hainin" (56015757C)
- Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sluiting van stations in de regio Bergen-Borinage" (56015920C)
- Éric Thiébaut aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het behoud van de haltes in de stations Harchies, Blaton en Ville-Pommeroeul" (56016408C)
- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De evolutie van het treinaanbod in de stations" (56016731C)

19.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, un président de parti appartenant à votre majorité gouvernementale a affirmé récemment dans une de ses communications complexes dont il a le secret, je cite: "Nous devons réduire les dépenses publiques, c'est pourquoi on ne peut plus avoir 60 gares avec moins de 60 personnes par jour qui y montent dans les trains et qui en descendent".

On est tous habitués à ce genre de déclarations, en général c'est comme un bruit de marteau piqueur dans la rue. Il suffit de fermer la fenêtre. Mais on sait aussi que le gouvernement cherche toujours sept milliards et on peut donc craindre ces velléités affichées de vouloir encore réduire les investissements dans le rail. Le gouvernement précédent, faut-il le rappeler, avait déjà fait des coupes franches en

termes de points d'arrêt et de suppression de guichets, les remplaçant par des automates, pas toujours en nombre suffisant d'ailleurs. Je m'inquiète de cette incantation et de cette petite musique "moins d'État et de services publics", qui comporte d'ailleurs une lacune importante: que feront les voyageurs de ces gares supprimées qui ne sont pas en mesure d'aller travailler, de se rendre à l'école, etc.?

Le service public ferroviaire – je sais que nous sommes d'accord – demeure essentiel si on veut aller vers un modèle de mobilité plus durable.

Monsieur le ministre, mes questions sont simples et elles comportent à la fois du *fact-checking* et de l'inquiétude sur les intentions du gouvernement. La SNCB compte-t-elle bien, comme un membre de la majorité nous l'explique, supprimer 60 gares avec moins de 100 navetteurs par jour? Dans l'affirmative, existe-t-il un projet gouvernemental visant à en prévoir la suppression sous cette législature? Entendez-vous au contraire réaffirmer votre engagement envers le service public ferroviaire comme étant cardinal dans la perspective d'une mobilité plus durable?

19.02 **Éric Thiébaut (PS):** Monsieur le ministre, voici quelques mois, la SNCB envisageait déjà de fermer une série de petites gares dans le pays. Finalement, le projet avait été un peu abandonné. À l'époque, je vous avais interrogé et vous aviez alors indiqué que vous alliez mener une évaluation et que vous reviendriez vers nous afin de préciser la position de votre gouvernement par rapport à ce plan de la SNCB.

Plus récemment, le président du MR a déclaré qu'il fallait supprimer un certain nombre de points d'arrêt pour faire des économies. Aujourd'hui, tous les navetteurs qui fréquentent de petites gares sont dès lors évidemment très inquiets face à ce projet passé de la SNCB et aux déclarations du président du MR, qui est un des partenaires de votre gouvernement.

En tant que bourgmestre de Hensies, je compte deux petites gares dans ma commune. L'une se situe à Thulin et compte plus de 300 navetteurs. J'ose espérer qu'on n'y touchera pas. Mais il y a aussi une petite gare dans le village de Hainin, qui compte une septantaine de navetteurs. Ce cas de la gare de Hainin est assez emblématique dans la mesure où il n'y a pas de parking pour les voitures. Pratiquement tous les navetteurs qui prennent le train à Hainin sont des habitants de Hainin qui se rendent à pied à la gare. Pour eux, ne plus pouvoir prendre ce train dans leur petit village pour aller travailler ou aller à l'école représenterait un problème majeur.

Dans la commune voisine de Bernissart, on dénombre trois petites gares: Ville-Pommerœul, Harchies et Blaton. Celles-ci sont plus directement visées par les déclarations du président du MR, puisque l'on y dénombre moins de 60 navetteurs par jour. Pourtant, ce chiffre doit être relativisé. En effet, parler de 60 navetteurs quotidiens sur un point d'arrêt où les trains ne passent qu'aux heures de pointe n'a pas la même signification que sur un point d'arrêt où il y a par exemple deux trains par heure. Il faut analyser cette problématique en fonction du nombre de trains qui s'arrêtent à un endroit.

Je ne comprends pas du tout cette idée de supprimer des arrêts là où des trains passent déjà. Qu'allons-nous réellement y gagner? Quelles économies la SNCB va-t-elle réaliser en supprimant ces arrêts? En moyenne, cela permettra de gagner deux minutes sur un trajet. Le train ne consommera pas beaucoup moins d'énergie et il n'y a pas non plus d'incidence sur le personnel. Je ne comprends donc vraiment pas comment on peut estimer que la suppression d'arrêts engendrera des économies pour la SNCB. Cela n'a pas de sens à mes yeux. Cette logique est d'autant moins compréhensible que nous sommes dans un contexte où nous tentons de lutter contre le réchauffement climatique, de décarboner notre économie et de faire face à une crise énergétique aiguë. En supprimant des arrêts comme ceux que j'ai évoqués, nous allons contraindre des citoyens à prendre leur voiture pour rejoindre une gare située plus loin de leur domicile. J'aimerais dès lors connaître vos intentions concernant l'avenir des petites gares. Avez-vous un plan, une stratégie? Avez-vous des critères sur lesquels vous vous baserez pour éventuellement supprimer des points d'arrêt? J'aimerais savoir quelle direction vous entendez prendre dans ce dossier.

19.03 **Marie Meunier (PS):** Monsieur le ministre, les récentes déclarations d'un président de parti de votre coalition évoquent la suppression de gares peu fréquentées au nom de la rationalité budgétaire dans la région de Mons-Borinage. Selon les informations relayées dans la presse, pas moins de six gares pourraient être directement menacées, à savoir Havré, Obourg, Hainin et Thulin, Genly et Masnuy-Saint-Pierre. Ces points d'arrêt constituent bien souvent le seul accès à la mobilité pour une

partie importante de la population. Derrière cette logique de rationalisation se cache en réalité une vision strictement comptable du service public ferroviaire, qui ne tient pas compte de ses fonctions sociales et territoriales.

Le PS n'est d'ailleurs pas le seul à s'inquiéter. Plusieurs bourgmestres de la région ont publiquement exprimé leur opposition à une éventuelle fermeture de ces points d'arrêt, y compris des mandataires MR et des Engagés. Je prendrai l'exemple du bourgmestre MR de Quévy, qui dénonce une approche incohérente au regard des politiques publiques encourageant l'utilisation des transports en commun. Il a également souligné que l'on ne pouvait pas sacrifier les services publics au seul critère de la rentabilité.

Vous avez rappelé lors d'une précédente question que toute décision de fermeture relève du conseil d'administration de la SNCB et qu'aucune demande formelle n'est actuellement sur la table. Cependant, le principe d'une adaptation de l'offre figure bel et bien dans l'accord de gouvernement.

Monsieur le ministre, pouvez-vous garantir qu'aucune fermeture de gare ne sera décidée sans une évaluation approfondie de son impact social, territorial et environnemental dans la région de Mons-Borinage? Confirmez-vous qu'il n'existe à ce stade aucune liste actualisée de gares menacées et que les six gares précitées ne font l'objet d'aucune procédure? Le gouvernement entend-il associer les autorités communales concernées dans toutes les discussions relatives à une éventuelle adaptation de l'offre ferroviaire? Enfin, monsieur le ministre, quelles sont vos intentions dans ce dossier?

19.04 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Depuis plusieurs semaines, des informations circulent concernant une éventuelle fermeture de points d'arrêt de la SNCB, principalement en zone rurale. Ce débat mérite d'être abordé avec nuance.

L'objectif ne peut être de supprimer des arrêts par principe, mais d'adapter l'offre ferroviaire aux besoins réels des voyageurs, dans le respect du contrat de service public et sur la base d'analyses objectives. Cette réflexion doit également s'inscrire dans une approche globale et intermodale: les gares et points d'arrêt doivent devenir de véritables hubs de mobilité, connectés efficacement aux autres modes de transport – bus, vélos, voitures partagées, etc. – en concertation étroite avec les régions et les autorités locales.

Par ailleurs, les économies potentielles liées à une fermeture semblent limitées à l'échelle du budget ferroviaire, tandis que les gains attendus en temps de parcours ou en ponctualité seraient faibles, voire inexistants, alors qu'il s'agit d'un critère essentiel pour les navetteurs.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer que la possibilité d'adaptation de la desserte des gares est prévue par l'article 9 du contrat de service public et selon des critères bien précis? Avez-vous reçu de la part du conseil d'administration de la SNCB une demande formelle, une recommandation ou une étude portant sur la fermeture de points d'arrêt? Comment le gouvernement entend-il garantir la concertation avec les régions, les autorités locales et les usagers avant toute décision éventuelle? Enfin, quelles garanties pouvez-vous donner quant au maintien de l'accessibilité ferroviaire dans les territoires ruraux et quant au développement parallèle de solutions intermodales?

19.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je renvoie au texte de ma question déposée.

Monsieur le ministre,

Récemment, des déclarations politiques ont suggéré une réduction du réseau ferroviaire belge en ciblant les gares dites « secondaires » ou à faible fréquentation. Il s'agit d'une attaque en règle contre la ruralité. Ce n'est pas complètement nouveau puisque l'accord de Gouvernement prévoit explicitement de s'attaquer à ces points d'arrêt. Ces propositions relèvent d'une vision purement comptable qui ignore la réalité sociale, environnementale et géographique de notre territoire.

Le réseau ferroviaire n'est pas un simple poste de dépense dans un budget; il est le système nerveux de notre pays. Dans une période marquée par l'instabilité des prix de l'énergie et la nécessité de protéger le pouvoir d'achat, la SNCB doit agir comme un rempart contre la précarité. Pour de nombreux citoyens, le train est une "assurance vie" qui permet de s'affranchir de la dépendance coûteuse à la

voiture individuelle.

Chaque petite gare irrigue les grandes. En coupant ces "racines", c'est l'ensemble de l'écosystème de la mobilité que l'on fragilise, au mépris de la cohésion territoriale et de la solidarité nationale.

Quelle est votre position concernant le maintien des gares à faible fréquentation? Quelles sont vos actions pour assurer que le prochain contrat de gestion de la SNCB garantisse le maintien de l'intégralité des points d'arrêt actuels, conformément au principe de service universel?

Le cas échéant, quel montant serait économisé si vous décidiez de fermer toutes les gares accueillant moins de 100 voyageurs par jour?

Des études de faisabilité ont-elles été menées concernant les alternatives de bus citées par certains? Comment le gouvernement compte-t-il répondre à l'impossibilité logistique de remplacer le rail dans des localités comme Hourpes?

Le gouvernement a-t-il évalué le report modal inverse (du rail vers la voiture) que provoquerait la fermeture de ces gares, ainsi que l'impact sur le budget des ménages les plus fragiles vivant hors des grands centres urbains?

Plutôt que de parler de démantèlement, comment comptez-vous transformer ces gares rurales en leviers de résilience territoriale, par exemple en améliorant l'intermodalité ou la fréquence des passages?

Je vous remercie pour vos réponses.

19.06 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le président, je renvoie au texte de ma question déposée.

Monsieur le ministre,

Plusieurs prises de position récentes ont relancé le débat sur la pertinence de maintenir certains arrêts ferroviaires très peu fréquentés, certaines gares n'accueillant que quelques passagers par jour.

Si aucune décision formelle ne semble, à ce stade, arrêtée, ces constats soulèvent néanmoins la question de l'adaptation de l'offre ferroviaire aux réalités de terrain, dans un souci d'efficacité et de bonne utilisation des moyens publics.

Dans le même temps, il importe de veiller à maintenir une offre de mobilité cohérente, notamment dans les zones moins densément peuplées, où la complémentarité entre train, bus et voiture reste essentielle.

Dans ce cadre, j'aurais souhaité vous poser les questions suivantes :

Quelle est, à ce stade, votre position quant à l'évolution de la desserte des gares à très faible fréquentation?

Une réflexion est-elle en cours, en concertation avec la SNCB, sur une éventuelle adaptation de ces arrêts?

Des solutions intermédiaires, telles qu'une desserte limitée aux heures de pointe ou un renforcement des alternatives locales, sont-elles envisagées?

Une analyse a-t-elle été menée afin d'identifier les gares qui pourraient faire l'objet d'une optimisation de leur desserte plutôt que d'une suppression?

Comment ces éventuelles adaptations s'intègrent-elles dans la vision globale de la mobilité en Belgique, notamment en termes de cohérence et de complémentarité entre les différents modes de transport?

19.07 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, je ne suis évidemment pas comptable des

déclarations d'un président de parti, quel qu'il soit, et je m'abstiendrai bien les commenter.

Le contrat de service public, par contre, encadre clairement toute évolution de la desserte des gares, en ce qui concerne tant la procédure à respecter que les critères à prendre en considération. Cela vaut, d'ailleurs, aussi bien pour un éventuel arrêt de desserte que pour une nouvelle mise en service. Il s'agit effectivement de l'article 9 du contrat de service public, qui a été évoqué. Toute modification, suppression ou création de desserte de gare doit être fondée sur une analyse coût-bénéfice rigoureuse, réalisée en collaboration avec le SPF Mobilité. C'est là tout le sens de cet article 9 du contrat de service public que cite à juste titre, comme je l'ai dit, le collègue Hiligsmann. Cette analyse prend en compte divers critères, dont le nombre de voyageurs potentiels, les projets d'aménagement urbain, l'impact sur le réseau et l'existence d'alternatives de transport. Toute proposition en ce sens est ensuite soumise à la concertation du ministre de tutelle et au SPF Mobilité, puis approuvée par le Conseil des ministres.

À ce jour, le conseil d'administration de la SNCB n'a pas soumis de projet à ce sujet. Je parle bien de cette législature-ci, puisqu'une liste avait bien été soumise lors de la précédente – mais je vous rassure, aucun Engagé ne siégeait alors au CA.

Le gouvernement a approuvé le plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2026, sur la base du projet soumis par le conseil d'administration de la SNCB. Aucune des gares citées dans vos différentes questions n'y est proposée à la fermeture. Au contraire, des améliorations de services sont planifiées pour les trois prochaines années dans de nombreuses gares du pays.

Le principe de la fusion des gares de Linkebeek en celle d'Uccle-Moensberg a, pour sa part, été confirmé. Cette fusion découle des accords conclus afin de débloquer le chantier du RER sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles et de permettre la mise en service à brève échéance du pôle multimodal d'Uccle-Moensberg.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler à de nombreuses reprises, la desserte des gares doit cependant pouvoir évoluer sur des bases étayées, en connaissance des réalités locales, afin d'améliorer l'accessibilité des territoires. Ma boussole est d'organiser des dessertes ferroviaires efficaces et régulières partout où c'est possible et pertinent et de mettre en place des solutions adéquates et coordonnées, notamment via les réseaux de transports régionaux, pour le *first mile* et le *last mile*.

L'accord de gouvernement ne dit d'ailleurs pas autre chose, en insistant sur la nécessité de prendre en considération les évolutions constatées, y compris en termes de développement urbanistique. Il ne s'agit donc pas tant de réaliser des économies. Le coût d'entretien d'une petite gare ne dépasse pas 20 000 euros par an, ce qui, sans être négligeable, ne représente qu'une infime partie des budgets nécessaires à l'organisation du transport ferroviaire dans notre pays. Il s'agit avant tout d'organiser un service efficace, répondant aux besoins.

Comme vous le souligniez très justement, monsieur Dufrane, il importe de veiller à maintenir une offre de mobilité cohérente, notamment dans les zones moins densément peuplées, où la complémentarité entre trains, bus, vélos et voitures reste essentielle. Des fermetures aveugles conduiraient à pénaliser fortement certains territoires, sans même, si tel était le but, générer des économies substantielles. Au contraire, des territoires entiers seraient parfois fragilisés et isolés. Je suis heureux de constater qu'un élu MR de la région de Charleroi semble y être sensible.

Sur la base des comptages d'octobre 2024, on recense effectivement une petite soixantaine de gares comptant moins de 100 voyageurs par jour en semaine. Parmi celles-ci, un examen attentif révèle des réalités très différentes. Certaines haltes ne sont desservies que par quelques trains quotidiens, principalement à destination des écoliers. D'autres permettent de rallier des villages ou des quartiers non desservis autrement. D'autres encore sont proches les unes des autres ou situées sur des axes fortement fréquentés. Un cas n'est pas l'autre. Depuis mon entrée en fonction, j'ai insisté sur la nécessité d'une approche cohérente, associant en amont les autorités régionales et locales, afin d'améliorer les solutions de mobilité là où la situation actuelle n'est pas satisfaisante.

Chers collègues, il importe et, vous pouvez d'ailleurs en être les relais, que les autorités locales fassent connaître et valorisent les gares et les dessertes existantes et les intègrent dans leur politique. Il arrive encore trop souvent que des services existants pourtant parfaitement fonctionnels restent ignorés d'une

partie des utilisateurs potentiels. Les opérateurs de transport ont évidemment une responsabilité pour faire connaître et convaincre les voyageurs d'opter pour les transports publics. Mais cette responsabilité est partagée avec les autorités locales, qui disposent de canaux et d'outils privilégiés à cette fin, d'autant plus en période de cherté des carburants et de la nécessaire mesure dans notre consommation d'énergie.

Dès le début de mon mandat, certains ici ont affirmé que j'allais fermer des gares dans un délai extrêmement bref. J'ai reçu des pétitions, des courriers, etc. À ce jour, aucune gare n'a été fermée. L'accord de gouvernement est très clair. Il a d'ailleurs été rappelé par Mme Meunier, et je l'en remercie. C'est cet accord qui me lie. Ce ne sont pas des déclarations de présidents, mais bien l'accord de gouvernement.

À titre personnel, je l'ai toujours dit, je n'ai aucun fétichisme, ni pour l'ouverture ni pour la fermeture. Ces décisions doivent s'inscrire dans une réflexion beaucoup plus large: celle de l'optimisation du service des transports publics.

Il peut arriver que, dans certains endroits, d'autres services de transport public rendent de meilleurs services que le rail. Si tel est le cas, il faut pouvoir en discuter avec les autorités locales et avec les autres services publics, mais certainement pas à l'aveugle.

Enfin, je n'ai pas été juriste pendant 30 ans pour dire qu'on ne respecte pas les lois. L'article 9 du contrat de service est, à cet égard, particulièrement précis. Il impose une procédure tant pour la suppression que pour la création d'arrêts. Comme je l'ai indiqué, si une telle procédure devait être enclenchée, elle relève du conseil d'administration. Ce serait à lui d'en prendre l'initiative. Mais, à ce stade, aucune liste ne m'a été communiquée.

19.08 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de nous confirmer qu'à ce stade, aucun projet de fermeture de gares, de points d'arrêt ou de lignes n'est envisagé. C'est un élément rassurant. Nous déplorons l'opprobre jeté régulièrement par votre partenaire de majorité qui stigmatise le rail, les travailleurs du rail et s'en prend régulièrement à certains points d'arrêt, qu'il qualifie d'inutiles et qu'il conviendrait de fermer. Or, lorsqu'un point d'arrêt est sous-fréquenté, la priorité devrait être de faire en sorte que sa fréquentation augmente. Il faut s'interroger avec les autorités locales sur la manière dont on peut renforcer son attractivité. Une gare ou un point d'arrêt sont des lieux qui ont déjà fait l'objet d'investissements et qui disposent d'une certaine attractivité. Il faut donc pouvoir s'appuyer sur ce socle pour développer l'offre, et non envisager une fermeture pure et simple. C'est le sens de l'histoire. Nous avons besoin d'investir dans le rail et d'en augmenter la fréquentation.

Les autorités locales ont une responsabilité dans l'amélioration de l'attractivité. C'est vrai, mais cela reste une réponse peu concrète. Il faut tenir compte d'un autre aspect, celui de l'augmentation du prix des carburants. À peu de chose près, c'est la seule mesure, qui ne relève d'ailleurs pas directement de votre compétence, qui rend *de facto* le train plus attrayant par comparaison. Dans les années à venir, des politiques volontaristes seront nécessaires via des campagnes, mais aussi une évaluation de Train+ ou de la tarification en vigueur à la SNCB, afin d'en renforcer l'attractivité, au-delà de la seule comparaison avec le prix des carburants.

Je vous remercie.

19.09 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir exposé la complexité de ce qui se cache derrière le slogan facile des "60 gares avec moins de 100 personnes par jour". C'était utile. Nous sommes également d'accord sur le principe qu'il ne faut pas avoir de tabou. Néanmoins, la desserte doit être organisée en fonction des besoins des usagers et de critères objectifs, et non sur la base d'un programme idéologique qui laisserait penser que l'on peut équilibrer un budget en ne faisant que réduire des dépenses publiques déjà eseuilées. Il ne reste plus qu'à espérer que, sur ce point, le gouvernement applique son propre accord. J'entends les prises de distance que vous exprimez par rapport à certaines déclarations. Mais nous avons déjà vu, dans d'autres dossiers, que les prises de position d'un président de parti peuvent avoir un impact et, sinon supplanter un accord de gouvernement, du moins en empêcher la pleine application.

19.10 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour vos réponses.

Il va sans dire que le rail doit rester accessible à tous s'il veut continuer à progresser dans les usages quotidiens. Les petites gares présentent des réalités différentes de celles d'autres hubs, et la mise en place d'offres telles que Train+ peut contribuer à leur revitalisation, pour autant que les moyens nécessaires leur soient accordés. Je vous remercie aussi de veiller à ce que les zones rurales continuent à être correctement desservies.

19.11 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses complètes.

J'entends que, pour le moment, le conseil d'administration de la SNCB n'envisage aucun projet visant à fermer des petites gares dans notre pays. Vous nous l'avez affirmé. Précédemment, il y en a eu, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. C'est une information plutôt rassurante. En outre, le plan de gestion ne prévoit aucune fermeture. Là aussi, c'est rassurant.

Vous évoquez la nécessité d'une concertation avec les autorités locales. C'est un élément important, surtout en zone rurale. J'en profite donc pour vous inviter à une visite de terrain chez nous. Vous pourriez, par exemple, venir en train jusqu'à Saint-Ghislain, car vous utilisez le train, et, de là, visiter la gare de Boussu, qui a été rachetée par la commune via un bail emphytéotique et dans laquelle la ville a réinvesti en y installant des bureaux et en créant une salle d'attente. Vous pourriez également vous rendre dans ma commune, à la gare de Thulin, où des logements sociaux ont été aménagés, et voir qu'à Hainin, la gare est très belle, tout comme son village. Il ne faut absolument pas la fermer puisque plus 70 navetteurs y prennent le train tous les jours. Enfin, vous pourriez terminer votre périple à Quiévrain, où se trouve une très belle gare laissée à l'abandon depuis une trentaine d'années et pour laquelle il est vraiment temps que la SNCB trouve une solution afin d'éliminer ce chancre.

19.12 **Marie Meunier** (PS): Merci pour vos différentes réponses, monsieur le ministre.

Depuis deux ans, et j'en suis bien désolée pour vous, vous devez vous justifier au sein de cette commission à chaque outrage de la part du MR. C'était, d'ailleurs, déjà le cas lors de ma précédente interpellation. J'ai entendu que M. Dufrane avait l'air d'être en totale opposition avec les déclarations de son président de parti. Me voilà donc partiellement rassurée!

Vous venez de nous rappeler que, pour les gares de Mons-Borinage, il n'y aurait pas de suppression à ce stade. Vous pourrez compter sur nous pour défendre une offre de qualité pour tous les territoires et sur moi-même plus spécifiquement, dans ma région.

À l'instar de mon collègue Éric Thiébaut, je vous invite aussi formellement, monsieur le ministre, à venir vous rendre compte sur le terrain de l'utilité de ces six gares injustement ciblées par le président du MR. Soyez certain que je resterai très vigilante à l'avenir, car vous évoquez tout de même une possible optimisation.

19.13 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): Monsieur le ministre, j'aurai donc la joie de conclure ces interventions.

Je vous remercie pour vos réponses et pour les garanties que vous nous apportez à nouveau relativement à certaines annonces externes. Nous apprécions la cohérence de vos propositions et de vos actions avec le contrat de service public et avec la volonté de transition. De même, nous apprécions la concertation avec les différents niveaux de pouvoir. Bon après-midi!

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

De **voorzitter**: We beëindigen hier de ochtendvergadering en zien elkaar terug om 17.00 uur voor het vervolg van de mondelinge vragen aan minister Crucke.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.00 uur.
La réunion publique de commission est levée à 13 h 00.*