

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 9 JUNI 2026

Namiddag

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

du

MARDI 9 JUIN 2026

Arpès-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 17.04 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 17 h 04 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

01 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De NMBS-aanpak bij verloren voorwerpen" (56015110C)

01 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gestion des objets perdus par la SNCB" (56015110C)

01.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Collega's, mijnheer de minister, er worden heel wat voorwerpen vergeten op NMBS-treinen en in stations. Ik zal meteen ook schuld bekennen, ik ben een van die mensen die af en toe wel eens iets vergeet. De procedure daaromtrent is niet altijd even helder of ideaal. Daardoor worden heel wat voorwerpen niet teruggevonden, hoewel er meldingen worden gemaakt. Het jaarverslag van vorig jaar bevatte daarvan ook een sprekend voorbeeld. Zelfs met reispassen erbij was het de NMBS uiteindelijk niet gelukt de mensen van wie de sieraden waren, te verwittigen.

Toen ik onlangs zelf iets was vergeten, belde ik naar het NMBS-contactcenter. Vooreerst bleek er geen specifieke keuzetoets te zijn. Uiteindelijk kreeg ik iemand aan de lijn en vroeg ik of ik meteen een melding kon maken en of de conducteur ook gecontacteerd kon worden. Vroeger had ik immers eens meegemaakt dat ik in Berchem iets vergeten was op de trein en dat het loket onmiddellijk contact opnam met de conducteur, zodat ik mijn spullen nog diezelfde avond kon ophalen.

Toen ik deze keer echter naar het contactcenter belde, vertelde men mij dat men het nummer van de conducteur niet kende. Dat begrijp ik nog enigszins, maar men kon mij ook niet doorschakelen of een nummer bezorgen en zelfs geen contact opnemen met het station Brussel-Centraal. Ik moest zelf naar dat station gaan. Dat vond ik een vreemd antwoord. Die medewerker kon blijkbaar niet naar de grootste stations van Brussel bellen om contactgegevens te verkrijgen.

Terwijl steeds meer stations sluiten, luidt de boodschap dus dat men naar een station moet wandelen om daar de vraag te stellen om de conducteur te contacteren. Dat is uiteindelijk ook gelukt, maar ik vraag me af waarom dat niet sneller kan en waarom het contactcenter die informatie niet zelf kan opvragen of bezorgen aan mensen die iets verloren hebben. Daarom heb ik een aantal vragen.

Welke concrete stappen worden genomen om de communicatie met reizigers over verloren voorwerpen te verbeteren? Welke maatregelen worden genomen om de actieve opsporing van verloren voorwerpen te versterken? Is er ook een plan om een depotstation in bijvoorbeeld de provincie Antwerpen te voorzien?

01.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, om de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren en ervoor te zorgen dat meer gevonden voorwerpen aan hun eigenaars kunnen worden

teruggegeven, moderniseert de NMBS haar processing tools voor het beheer van gevonden voorwerpen. Er wordt een nieuwe gespecialiseerde tool voorbereid, die tegen eind 2026 zal worden gelanceerd. Het huidige systeem werkt halfautomatisch, waarbij de tool de als verloren gemelde voorwerpen vergelijkt met de teruggevonden voorwerpen. De nieuwe tool zal volledig automatisch werken en onder meer gebruikmaken van artificiële intelligentie, zodat een groter percentage voorwerpen aan de klanten kan worden teruggegeven.

Die modernisering zal bovendien leiden tot een vermindering van de werkdruk van het personeel in de stations en in de treinen. Na de lancering, eind 2026, kan elke klant net als nu het voorwerp ophalen in het station waar het zich bevindt. Daarnaast zal de mogelijkheid geboden worden het voorwerp naar zijn thuisadres te doen verzenden, wat een verbetering is.

01.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Dank u wel, mijnheer de minister.

Het is goed nieuws dat dit deel alvast opgelost wordt. Ik vind echter dat we het andere luik ook niet mogen veronachtzamen. We moeten erover waken dat, als er meer en meer stations sluiten en de fysieke dienstverlening vermindert, de mensen nog altijd naar een contactcentrum kunnen bellen en dat dat centrum minstens de stations kan contacteren, om op die manier de conducteurs in te schakelen.

Ik vond het echt heel pijnlijk hoe de man van het contactcentrum zich aan het verontschuldigen was omdat hij mij moest melden dat hij wel in het contactcentrum werkte, maar geen contactgegevens had, zelfs niet van de grootste stations van België. Hij gaf me de boodschap mee dat ik daar te voet naartoe moest om daar dan te vragen de conducteur te contacteren.

Dat is de situatie voor mensen die hun spullen net verloren zijn en voor wie kan vermeden worden dat ze in het depot terechtkomen. Een sneller menselijk contact kan ook een heel aantal zaken oplossen. Ik hoop dat er naast die nieuwe gespecialiseerde tool – waar ik naar uitkijk en ongetwijfeld vele reizigers met mij – werk wordt gemaakt van persoonlijk contact en dat alle telefoonnummers ter beschikking zijn van het contactcentrum, zodat men niet te voet naar de grote stations gestuurd wordt.

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

02 Samengevoegde vragen van

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Eén enkel ticket voor treinreizen in Europa" (56015456C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plannen van de EU inzake internationale treintickets" (56015910C)

02 Questions jointes de

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Un billet unique pour les voyages ferroviaires en Europe" (56015456C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les projets de l'UE concernant les billets de train internationaux" (56015910C)

02.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik vermoed dat weinig mensen zoveel dingen vergeten op een trein als ik. Ik steun het pleidooi van de heer Aerts dus volledig.

Mijnheer de minister, een recent rapport van Transport & Environment legde pijnlijk bloot dat voor bijna de helft van de drukste Europese vliegroutes geen degelijk alternatief met de trein bestaat. Dat is bijzonder jammer, want ik ben ervan overtuigd dat veel mensen dat alternatief wel willen gebruiken. Het is ook beter voor het klimaat. Vandaag laat het systeem dat niet altijd toe. Er zijn zelfs nationale operatoren die weigeren om tickets van andere spelers te verkopen of te tonen op hun website. Op die manier ontstaat een gebrek aan transparantie, wat de prijzen kunstmatig hoog dreigt te houden en de reiziger naar de meer vervuilende luchtvaartsector duwt.

Ik stel deze vraag omdat de Europese Commissie binnenkort een nieuw wetgevend pakket voor ticketverkoop lanceert, namelijk de EU Single Ticketing. Dat lijkt mij een goed moment om de

versnippering te stoppen. In dat licht heb ik een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Welke concrete stappen zet u binnen de Raad van de Europese Unie om spoorwegmaatschappijen te verplichten hun realtimegegevens en ticketverkoop voor alle platformen open te stellen?

Hoe zult u garanderen dat de NMBS-app op korte termijn alle internationale verbindingen naar onze buurlanden en grote Europese steden rechtstreeks aanbiedt, inclusief die van concurrerende operatoren?

Bent u bereid om tijdens de Raad strikte passagiersrechten op tafel te leggen?

Welke budgettaire ruimte ziet u om de NMBS te ondersteunen bij de broodnodige technologische integratie van internationale boekingssystemen?

Op welke manier zult u de ticketprijzen voor jongeren op de internationale trajecten verlagen, zodat zij niet langer uit financiële noodzaak voor het vliegtuig moeten kiezen?

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

Volgens recente berichtgeving wil de Europese Commissie de lidstaten en de spoorwegmaatschappijen verplichten tot een systeem waarbij reizigers via één digitaal loket één ticket kunnen kopen voor internationale treinreizen. Bijkomend koppelt de EU dit aan bijkomende passagiersrechten, onder meer inzake compensatie bij vertragingen, geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen en overboekingen.

Wat zal het standpunt van onze federale regering zijn over de nieuwe EU-plannen? Bestaat hierover eensgezindheid binnen de regering?

Wat zal de financiële impact van de nieuwe EU-plannen voor de NMBS zijn?

Welke investeringen zou de NMBS moeten doen ingevolge deze EU-plannen?

Welke standpunten zal onze regering verdedigen inzake de verantwoordelijkheid bij vertragingen of afgeschafte ritten? Zal de NMBS mee verantwoordelijk zijn voor vertragingen of afgeschafte ritten die veroorzaakt worden door externe operatoren? Op welke wijze zal bepaald worden wie voor welk deel aansprakelijk zal zijn?

02.03 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte Kamerleden, we hebben over dat thema gisteren nog gesproken in de Europese Raad met de Commissaris, en dat niet alleen met het oog op tot de invoering van één internationaal ticket, maar ook op de integratie nationaal niveau tussen de openbare vervoersmaatschappen. Ik vind dat een heel belangrijk punt. De Europese initiatieven om internationale treinreizen en treinvervoer te plannen en te boeken, worden dan ook met veel belangstelling opgevolgd.

Als minister van Mobiliteit beschouw ik dat voorstel als essentieel voor een daadwerkelijke modal shift naar het spoor. Op dit moment gaat het evenwel nog om een voorstel van de Europese Commissie, waarvan de publicatie bovendien al herhaaldelijk werd uitgesteld en dat nog verder moet worden besproken in het Europees Parlement en de Raad. Het is daarom vandaag nog wat te vroeg om definitieve uitspraken te doen over al de operationele, technische en financiële gevolgen voor de NMBS. België neemt wel actief deel aan de Europese besprekingen en volgt die evolutie van nabij.

De verwachtingen van de sector zijn intussen duidelijk geformuleerd, onder meer binnen het internationale platform voor reizigersvervoer per spoor, waaraan België actief deelneemt.

Zodra het Europese kader definitief is vastgelegd, zal de NMBS zich daaraan aanpassen en de bepalingen toepassen. In vergelijking met enkele jaren geleden is de website van de NMBS voor internationale reizen er inzake klantgerichtheid wel degelijk op vooruitgegaan.

Vandaag biedt de NMBS via haar internationale website en app de mogelijkheid om internationale treinreizen te boeken, ook voor trajecten die door andere operatoren worden uitgevoerd, afhankelijk van de commerciële afspraken tussen de betrokken actoren. De NMBS stelt haar klanten vandaag

treinreizen naar veertien verschillende landen ter beschikking. Ook verbindingen naar bijvoorbeeld Amsterdam en Milaan zijn via NMBS Internationaal al te koop. Vanuit dat oogpunt evolueert de NMBS duidelijk in de richting van een verdere uitbreiding van het aanbod, wat ik de goede richting noem.

Tegelijk moet worden onderstreept dat internationale reizigersactiviteiten commerciële activiteiten zijn die niet onder het openbaredienstcontract met de staat vallen. De hefboom om verdere stappen te zetten, bevindt zich dan ook in belangrijke mate op het niveau van de Europese regelgeving.

Met betrekking tot het delen van ticketgegevens en de integratie van boekingsystemen, stelt de NMBS vandaag al ticketgegevens ter beschikking van externe partners en online verkoopplatformen die NMBS-tickets wensen te verkopen. De implementatie van de technologieën die nodig zijn voor gestandaardiseerde gegevensuitwisseling tussen operatoren, verkopers, distributeurs en infrastructuurbeheerders maakt bovendien al het voorwerp uit van specifieke Europese regelgeving. In dat kader werkt de NMBS aan de afstemming van haar systemen en processen op de Europese vereisten. Ze is op het vlak van ticketing al bezig met de migratie naar de OSDM-standaard, die de toegang tot tarieven van andere operatoren moet vergemakkelijken en omgekeerd ook de uitwisseling van ticketgegevens ondersteunt.

Die evoluties vergen aanzienlijke technologische investeringen en de NMBS is haar behoeften verder aan het identificeren en evalueren, zodat op basis daarvan zal kunnen worden bepaald welke financiële maatregelen eventueel nodig zijn, rekening houdend met de substantiële investeringen die al zijn gedaan in de digitale diensten van de NMBS.

Op het vlak van passagiersrechten vormt de herziening van de Europese regels een belangrijke stap vooruit. België pleit daarbij voor een versterking van de rechten van reizigers bij multimodale reizen of reizen waarbij meerdere vervoerders betrokken zijn, in het bijzonder wat betreft de aansprakelijkheid bij vertraging en de garantie van aansluitingen, zodat de reiziger tijdens het volledige traject beschermd blijft, ook bij grensoverschrijdende verplaatsingen.

In de praktijk neemt de NMBS nu al deel aan initiatieven zoals het Agreement on Journey Continuation, een commerciële overeenkomst tussen grote Europese spoorwegoperatoren, die internationale treinreizigers toelaat om zonder bijkomende kosten de eerstvolgende beschikbare trein te nemen in geval van een gemiste aansluiting. De concrete uitwerking van de verantwoordelijkheden tussen operatoren bij vertraging of afgeschafte ritten zal evenwel afhangen van het definitieve Europese kader.

Tot slot maakt ook de betaalbaarheid van internationale treinreizen, onder meer voor jongeren, deel uit van een bredere Europese denkoefening over de aantrekkelijkheid van het spoor. Initiatieven zoals tickets tegen verlaagd tarief, Europese passen en programma's zoals DiscoverEU tonen aan dat er op Europees niveau aandacht bestaat om jongeren gemakkelijker toegang te geven tot het spoorvervoer. België zal maatregelen blijven steunen die internationale terreinreizen betaalbaarder en aantrekkelijker maken. Het is aan het bewegen, ik ben er zeker van.

02.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik wil u danken voor uw positieve antwoord. Ik weet dat we op nationaal vlak werk maken van een combiticket, maar een ideaal combiticket stopt niet aan de landsgrenzen. Ik ben dan ook blij om te horen dat u daar werk van wilt maken en daarvoor zult blijven pleiten.

02.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, eveneens mijn dank voor uw antwoord.

Ik was vooral bezorgd door het feit dat we op twee sporen werken. Nationaal zijn we met die materie bezig, internationaal zal nog iets volgen. Ik heb begrepen dat we misschien iets te vroeg en te enthousiast zijn. Op Europees niveau moeten er nog stappen worden gezet en het Europees Parlement zal zich daarover nog moeten buigen vooraleer er publicaties zullen verschijnen. Het is belangrijk om rekening te houden met de OSDM-standaarden, zodat we niet de volledige oefening maken om vervolgens alles te moeten aanpassen aan wat Europa heeft beslist. Het is belangrijk dat een en ander op elkaar wordt afgestemd. Voor het overige volgen we het project verder op.

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

03 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La priorité accordée lors de l'attribution de sillons" (56015506C)

03 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voorrang bij de toekenning van rijpaden" (56015506C)

03.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, la demande de sillons pour les trains internationaux en Belgique a augmenté de près de 80 % en trois ans, alors que la demande pour les trains nationaux n'a progressé que de manière marginale. Cette évolution exerce une pression croissante sur un réseau ferroviaire déjà saturé, au point que certaines sections ont été officiellement déclarées comme telles par Infrabel.*

Dans ce contexte, plusieurs situations concrètes ont suscité de vives inquiétudes : des trains nationaux, y compris des trains de pointe essentiels pour les navetteurs, ont dû céder leur sillon à des trains internationaux, notamment sur des axes stratégiques comme Bruxelles-Anvers ou Gand-Bruxelles.

Cette évolution pose une question fondamentale : celle de la priorité donnée à l'intérêt général. Les trains nationaux assurent chaque jour le transport de centaines de milliers de travailleurs, d'étudiants et d'usagers, et constituent un pilier du service public. À l'inverse, une partie de l'offre internationale répond à des logiques commerciales et tarifaires souvent moins accessibles.

Dans un contexte où les travailleurs du rail et les usagers subissent déjà retards, surcharge et dégradation des conditions de transport, cette mise en concurrence accrue pour l'accès aux sillons apparaît particulièrement préoccupante.

Dès lors, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Combien de trains nationaux ont dû, ces dernières années, céder leur sillon à des trains internationaux, et sur quels axes? Estimez-vous que le cadre légal actuel garantit-il suffisamment la priorité aux trains assurant une mission de service public? Sinon, qu'allez-vous entreprendre? Le gouvernement est-il prêt à modifier les règles d'attribution des sillons afin de garantir explicitement une priorité aux trains nationaux, en particulier aux heures de pointe?

03.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Jacquet, en tant que gestionnaire d'infrastructure, Infrabel est tenu d'attribuer les sillons dans le respect des principes de transparence, de neutralité et de non-discrimination imposés par la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire et décrivant les missions d'Infrabel.

L'allocation des sillons s'inscrit dans un processus structuré de planification et de coordination visant à optimiser l'utilisation de la capacité disponible. Cette procédure d'allocation des capacités est décrite chaque année par le gestionnaire de l'infrastructure dans le document de référence du réseau qui est soumis pour consultation à tous les candidats.

En présence de demandes concurrentes, des procédures de coordination sont appliquées afin de rechercher des solutions acceptables pour l'ensemble des candidats. À défaut d'accord d'au moins l'un d'entre eux, l'infrastructure peut être déclarée saturée et l'allocation se fait alors sur la base de critères définis dans le cadre réglementaire applicable.

Au cours des dernières années, les cas dans lesquels des sillons voyageurs nationaux n'ont pas pu être alloués à la suite d'une déclaration de saturation sont restés extrêmement limités au regard du volume total des sillons demandés. En 2026, ces situations concernent 240 sillons-jours pour le trafic voyageurs national, soit 0,02 % de l'ensemble des demandes. C'est un niveau en nette diminution par rapport aux exercices précédents. Ces quelques cas sont liés à la saturation ponctuelle de la gare de Bruxelles-Midi, unique section du réseau concernée pour l'horaire de service 2026, après que toutes les autres zones précédemment saturées ont pu être désaturées grâce au travail de planification et de coordination mené par Infrabel. Ces chiffres sont ceux de 2026. Si vous le souhaitez, les chiffres des années précédentes sont également disponibles.

Il convient de souligner que plus de 97 % des situations de conflit ont été résolues par des procédures de coordination sans recours à une déclaration de saturation. Lorsque celle-ci s'avère néanmoins nécessaire, l'attribution des sillons s'effectue strictement selon des critères objectifs, transparents et non discriminatoires définis par le cadre légal et le document de référence du réseau, garantissant

l'absence de tout arbitrage arbitraire entre candidats.

Infrabel poursuit, par ailleurs, activement, en lien avec les autorités compétentes, les travaux d'analyse de capacité et de renforcement de l'infrastructure afin de réduire encore ces situations à l'avenir.

Pour ce qui est de votre deuxième question, j'attire votre attention sur le fait que le cadre juridique actuel applicable en matière d'attribution de sillons, et qui consiste en une transposition de la directive européenne 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen, prévoit que l'application des règles de priorité n'est possible qu'en cas de saturation ou en cas d'infrastructure spécialisée.

En application de ce cadre, la priorité est à ce jour accordée aux trains de voyageurs à grande vitesse. Or il est évidemment nécessaire d'assumer l'application de règles équilibrées qui tiennent notamment compte de l'importance de certains services pour la collectivité.

Finalement, pour ce qui est de la possibilité de modifier les règles de priorité, le cadre juridique européen est actuellement en pleine mutation en ce qui concerne les règles d'attribution des sillons. Dans le courant de l'année, un nouveau règlement européen sera publié qui donnera aux États membres la faculté d'imposer aux gestionnaires d'infrastructures des orientations en fonction des priorités du gouvernement. Je veillerai évidemment à sauvegarder le service public.

En cas de demande de sillon conflictuelle, le TGV ne sera plus automatiquement prioritaire.

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

J'entends que vous envisagez de revoir les règles de priorité des sillons. Nous allons vous encourager à travailler dans ce sens-là et nous reviendrons vers vous pour voir où en sont les choses.

Revoir les priorités est nécessaire, mais ne sera ni suffisant ni tenable à long terme, si l'on veut faire du transport durable une priorité pour les prochaines années et décennies. Il convient également de résoudre un problème de fond, à savoir la saturation de certaines de nos lignes. Pour y faire face, on a besoin d'investissements massifs pour renforcer notre réseau existant et développer plus de lignes secondaires.

Nous plaçons une nouvelle fois pour que vous revoyiez vos économies dans le rail et que vous investissiez véritablement en faveur de la planification écologique. Merci beaucoup.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude de faisabilité d'une passerelle cyclo-piétonne à Namur" (56015511C)

04 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De haalbaarheidsstudie voor een fiets- en voetgangersbrug in Namen" (56015511C)

04.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Sous la précédente législature, le ministre Gilkinet avait soutenu un projet ambitieux et essentiel pour la Ville de Namur, à savoir construire une passerelle cyclo-piétonne à proximité de la gare. En effet, si vous connaissez un peu la situation actuelle, la nouvelle gare présente de nombreux avantages mais aussi un inconvénient de taille: elle a eu pour effet d'isoler le quartier de Bomel puisqu'il faut, pour rallier le centre-ville, obligatoirement transiter par la gare. Les cyclistes sont obligés de mettre pied à terre, d'emprunter des ascenseurs ou des escalators, ce qui est évidemment très peu confortable.

Pour concrétiser le projet de passerelle, une étude de faisabilité avait été lancée afin d'évaluer sa faisabilité technique et financière, mais aussi pour identifier les solutions permettant d'améliorer la circulation des vélos aux abords de la gare et développer des infrastructures de stationnement vélo adéquates.

Ainsi, je viens aux nouvelles: où en est l'étude de faisabilité commandée sous la législature précédente?

Des conclusions intermédiaires sont-elles déjà disponibles? Un calendrier a-t-il été établi pour les prochaines étapes du projet? Êtes-vous favorable à la poursuite du projet? Si oui, votre gouvernement s'engage-t-il à en financer la réalisation?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Je vous confirme que je connais bien la situation, pour avoir mon cabinet à proximité de la gare de Namur. L'étude de faisabilité relative à la passerelle cyclo-piétonne de Namur est actuellement dans sa troisième phase et en voie d'être finalisée à court terme. Les deux premières phases ont déjà permis de dégager plusieurs orientations concrètes. L'étude a également mis en évidence un certain nombre de contraintes et la nécessité de trouver des compromis en matière d'affectation d'espace public. Au sud de la gare, la localisation actuelle des taxis devrait être revue. Au nord, une partie du périmètre d'un parking régional serait mobilisée, ce qui suscite déjà certaines réserves au regard de projets de places de stationnement équipées de bornes de recharge électriques et de dispositifs de sécurisation. La dernière et troisième tranche de l'étude porte désormais sur la recherche d'une solution permettant de relier l'est et l'ouest de la gare historique. À cet égard, la SNCB considère qu'un passage à l'arrière de la gare n'est pas envisageable, tandis que la Région wallonne et la Ville de Namur souhaitent continuer à examiner cette option, y compris sous l'angle de la gestion des questions de sécurité. Plusieurs consultations ont déjà eu lieu entre les différentes parties prenantes.

Je resterai attentif à ce dossier, qui s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'accessibilité et la mobilité active autour des pôles multimodaux. Les conclusions finales de l'étude permettront, me semble-t-il d'évaluer les suites à réserver au projet ainsi que les modalités éventuelles de sa mise en œuvre, et aussi, comme vous l'avez précisé, de son financement, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

04.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour ces précisions, monsieur le ministre.

Je suis heureuse d'apprendre que les travaux suivent leur cours. Il importe de continuer à respecter le principe selon lequel la priorité revient au piéton – qui est le plus âgé et le plus fragile –, puis au vélo, avant les transports en commun et enfin la voiture.

Je comprends les réticences liées au déplacement de quelques places de parking, mais cela s'impose parfois pour faciliter la mobilité. Aujourd'hui, la situation est à la fois dangereuse et impraticable. Pour garantir une mobilité agréable et sécurisée pour toutes et tous, il est indispensable de choisir l'option la plus ambitieuse dans ce dossier. Car une option chèvre-choutiste serait vraiment défavorable aux usagers les plus vulnérables.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56015524C van mevrouw De Knop wordt schriftelijk behandeld.

05 Samengevoegde vragen van

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchthavens die gesloten werden wegens dronemeldingen" (56015536C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dronemeldingen sinds 1 september 2025" (56015537C)

05 Questions jointes de

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les aéroports fermés à la suite de signalements de drones" (56015536C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les signalements de drones depuis le 1er septembre 2025" (56015537C)

05.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik geef eerst een disclaimer. Dit zijn twee schriftelijke vragen die ik heb laten omzetten. De termijn verliep immers op 3 april. Intussen zijn we dus twee maanden verder.

Mijnheer de minister, we hebben het in het verleden ook al eens daarover gehad. Ik vind het jammer om op die manier te werk te moeten gaan, want dat vertraagt deze commissie. Tegelijkertijd zijn het heel specifieke cijfervragen, maar ik zie geen andere manier meer om antwoorden te krijgen. Dit zijn

trouwens niet de enige vragen. Ik heb in totaal acht schriftelijke vragen openstaan waarvan de deadline vaak ruim verstreken is. Soms gaat het om vragen van november. Ik wil dus nog eens aandacht vragen om dat aan te pakken en die achterstand proberen weg te werken. Ik heb er begrip voor dat er veel vragen op u afkomen, maar op deze manier is het voor ons moeilijk ons werk te doen.

Deze twee schriftelijke vragen heb ik uitgekozen omdat ze over de sluitingen van de luchthavens gaan van begin november en de dronemeldingen die daaraan gekoppeld waren. Ondertussen bleek van minstens een van die meldingen dat het om een politiehelikopter ging waarvan de beelden door minister Francken anoniem aan de pers werden bezorgd.

Nu is natuurlijk de vraag wat de stand van zaken is. Vandaar mijn stevig gefundeerde vragen, met een hele reeks informatieverzoeken. Hoeveel meldingen zijn er nu eigenlijk echt geweest? Hoeveel betroffen drones? Hoeveel waren valse meldingen?

U gaf in de commissie van 27 januari al een toelichting, maar ik denk dat het zaak is dat verder uit te spitten. Ik ben zeer benieuwd om te weten te komen in welke mate die dreiging nu echt zo groot was en of de luchthaven terecht of onterecht gesloten werd. Het is van belang om daarover duidelijkheid te krijgen.

Ik heb er alle begrip voor als u het antwoord op mijn eerste schriftelijke vraag alsnog schriftelijk bezorgt. Het is allicht veel te specifiek om al die categorieën mondeling op te sommen.

De tweede vraag is misschien handiger om mondeling te beantwoorden. Bij welke van de sluitingen van de luchthavens is vandaag onomstotelijk vastgesteld dat het ging om meldingen die uiteindelijk geen drones betroffen? Bij welke van die sluitingen is het vandaag onzeker of het wel degelijk over drones ging? Bij welke is nu eigenlijk onomstotelijk vastgesteld dat het wel degelijk om drones ging, waarvoor de luchthaven gesloten werd? Dat is niet onbelangrijk, want op 4 november, 6 november, 7 november, 8 november, 9 november, 12 november, 24 november, 5 december en 9 december werd in België een luchthaven gesloten wegens drones die waargenomen zouden zijn.

Ik ben zeer benieuwd naar de antwoorden. Ik heb die vragen ook al aan minister Francken gericht, maar ze werden naar u doorgestuurd. Ik heb ze ook aan minister Verlinden gericht, die zegt niet bevoegd te zijn. Ik hoop dat u zich wel bevoegd acht en meer informatie kunt verschaffen.

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, mijn excuses voor de laattijdigheid, maar mijn kabinet wacht zelf nog op inlichtingen daarover.

Voor alle vermelde incidenten loopt momenteel een onderzoek onder leiding van het openbaar ministerie. Aangezien die onderzoeken nog hangende zijn, komt het ons niet toe informatie te verstrekken over de inhoud, de stand van zaken of de eventuele bevindingen ervan. We beschikken zelf niet over die inlichtingen.

Voor verdere informatie over dat onderzoek verwijzen we naar de daarvoor bevoegde minister, namelijk de minister van Justitie, Annelies Verlinden.

05.03 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Ik beveel u dan toch aan om dat in de ministerraad te bespreken, zodat er duidelijkheid komt over wie die vragen kan beantwoorden. Als de ministers steeds weer naar elkaar doorverwijzen, wordt het voor mij zeer moeilijk om antwoorden te krijgen. Ik zal met dit antwoord opnieuw mijn vraag richten aan minister Verlinden. Wie weet krijg ik op een bepaald moment toch een antwoord.

De **voorzitter**: De aanhouder wint, mijnheer Aerts.

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

Vraag nr. 56015545C van de heer Raskin wordt schriftelijk behandeld.

06 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanpassing van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en het station Pairi Daiza" (56015547C)

06 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'adaptation du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel et la gare de Pairi Daiza" (56015547C)

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

De federale regering heeft recent een aanpassing aan het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel goedgekeurd. De projecten aan het goederenspoor tussen North Sea Port en Terneuzen, en het toegankelijker maken van het station Antwerpen-Berchem worden uitgesteld en zullen ten vroegste starten in 2030. De 124,5 miljoen euro budget die daardoor vrijkomen zullen gebruikt worden voor andere projecten: de aanpassing van de infrastructuur voor reizigerstreinen op batterij, defensiegerichte investeringen in infrastructuur met 750 meter lange sporen, een tweede spoor tussen Lommel-Werkplaatsen en Neerpelt en het verplaatsen van het station aan Pairi Daiza.

Kan de minister een gedetailleerd overzicht geven van de totale investeringskost voor de aanpassingen/verschuiving van het station aan Pairi Daiza?

Wat zal het respectievelijke aandeel in de investeringskost van alle betrokken partijen (NMBS, Infrabel, Pairi Daiza en eventuele deelnames van deelregeringen) zijn?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de inrichting en gedeeltelijke verschuiving van de perrons van het station Cambron-Casteau in de richting van het domein Pairi Daiza vertegenwoordigen een totale spoorweginvestering van 4,8 miljoen euro. Dat bedrag omvat alle spoorgebonden werken, waaronder het verplaatsen en verlengen van de perrons en de aanleg van een ondergrondse doorgang, met volledige naleving van de veiligheids- en capaciteitsnormen van het spoorwegnet.

Het project past binnen de doelstellingen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, met behoud van een robuuste en veilige exploitatie. De financiering van het project is duidelijk afgebakend tussen de betrokken actoren. Infrabel investeert 2,6 miljoen euro voor de spoorweginfrastructuurwerken, meer bepaald het verplaatsen van de perrons en de bouw van de onderdoorgang. De NMBS is verantwoordelijk voor de reizigersuitrusting. Dat bedrag wordt momenteel geschat op 1,8 miljoen euro. Pairi Daiza investeert 400.000 euro, los van de 10 miljoen euro die het park heeft gebudgetteerd voor de bouw van een tweede toegang. Dat laatste budget heeft dus betrekking op een privaat project dat door Pairi Daiza wordt uitgevoerd op gronden die hun eigendom zijn.

De spoorweginvestering wordt niet meegefinancierd door de deelregeringen aangezien het om een federale bevoegdheid gaat. Hoewel het Waals Gewest geen financiële bijdrage levert aan het spoorwegproject, investeert het meer dan 14 miljoen euro in de verbetering van de mobiliteit en de weginfrastructuur rond het domein Pairi Daiza. Die investeringen hebben tot doel de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in de omgeving van het park te verbeteren en vormen een complementaire beleidsinspanning, naast het federale spoorwegproject.

06.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is volledig in overeenstemming met wat eerder werd gezegd. Ik heb die vraag opnieuw ingediend, gelet op het nieuwe element dat het meerjareninvesteringsplan werd aangepast door het uitstellen van de projecten aan het goederenspoor tussen North Sea Port en Terneuzen en de aanpassingen aan het station van Antwerpen-Berchem. Ik wist niet of de 125 miljoen die daardoor vrijkwam naar verschillende nieuwe projecten zou gaan of ten dele naar dit project. U hebt bevestigd wat in het verleden al werd gezegd, dus ik dank u voor uw antwoord.

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

07 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanpassing van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en reizigerstreinen op batterijen" (56015548C)

07 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'adaptation du plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel et les trains de voyageurs à batteries" (56015548C)

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

De federale regering heeft recent een aanpassing aan het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel goedgekeurd. De projecten aan het goederenspoor tussen North Sea Port en Terneuzen, en het toegankelijker maken van het station Antwerpen-Berchem worden uitgesteld en zullen ten vroegste starten in 2030. De 124,5 miljoen euro budget die daardoor vrijkomen zullen gebruikt worden voor andere projecten: de aanpassing van de infrastructuur voor reizigerstreinen op batterij, defensiegerichte investeringen in infrastructuur met 750 meter lange sporen, een tweede spoor tussen Lommel-Werkplaatsen en Neerpelt en het verplaatsen van het station aan Pairi Daiza.

Welke timing (begin en einde der werken) is voorzien met betrekking tot de aanpassing van de infrastructuur voor reizigerstreinen op batterij op de lijnen Gent-Eeklo, Gent-Moeskroen, Aalst-Burst, De Pinte-Ronse en Melle-Geraardsbergen?

Welke treinen op batterij zullen na het beëindigen der werken worden ingezet? Kan de minister een overzicht geven van de huidige beschikbaarheid (aantal, type...) en de toekomstige planning inzake treinen op batterij binnen het contingent van rollend materieel bij de NMBS?

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur om de inzet van batterijtreinen op de lijnen Gent-Eeklo, Gent-Moeskroen, Aalst-Burst, De Pinte-Ronse en Melle-Geraardsbergen mogelijk te maken, passen in de actualisering van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel, dat door de federale regering werd goedgekeurd. De betrokken projecten zullen tussen 2028 en 2032 gefaseerd worden uitgerold, waarbij rekening wordt gehouden met de technische maturiteit, de administratieve procedures en de vereisten inzake een veilige exploitatie. Het volgende gedetailleerde operationele schema werd vastgelegd: voor de batterijtreinen zullen werken worden uitgevoerd op de lijnen Gent-De Pinte-Ronse van 2028 tot 2032, voor Gent-Eeklo van 2029 tot 2032, voor Aalst-Burst van 2030 tot 2032 en voor Melle-Geraardsbergen van 2030 tot 2032.

Er dient te worden benadrukt dat de commerciële indienstneming van de door de NMBS bestelde batterijtreinen een nauwe afstemming vergt tussen de aanpassing van de infrastructuur en de beschikbaarheid van het rollend materieel. Met het oog op een coherente, efficiënte en volledig veilige uitvoering van het project vormt dat een essentieel aandachtspunt in de globale planning. Infrabel neemt zijn verantwoordelijkheid ter harte door wat de infrastructuur betreft, te anticiperen en de werken grondig voor te bereiden, terwijl Infrabel ook waakt over de robuustheid van het spoorverkeer en de continuïteit van de dienstverlening gedurende de volledige overgangsperiode.

In de bestelling van de nieuwe treinstellen MR30 zitten eveneens batterijtreinen, die op termijn de huidige dieseltreinen zullen vervangen. Zij zullen worden ingezet op de lijnen die niet geëlektrificeerd zijn. Die bestelling past in de vernieuwing van de treinvloot, conform het openbaredienstcontract 2023-2032, dat bepaalt dat tegen het einde van die periode 50 % van de treinvloot van de NMBS wordt vernieuwd om de verwachte reizigersgroei op te vangen, het comfort voor de reizigers te verhogen en verouderd, defectgevoelig materieel te vervangen door flexibeler en energiezuiniger rollend materieel.

07.03 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanpassing van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en de uitgestelde projecten" (56015550C)

08 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'adaptation du plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel et le report de projets" (56015550C)

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

De federale regering heeft recent een aanpassing aan het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel goedgekeurd. De projecten aan het goederenspoor tussen North Sea Port en Terneuzen, en het toegankelijker maken van het station Antwerpen-Berchem worden uitgesteld en zullen ten vroegste starten in 2030. De 124,5 miljoen euro budget die daardoor vrijkomen zullen gebruikt worden voor andere projecten: de aanpassing van de infrastructuur voor reizigerstreinen op batterij, defensiegerichte investeringen in infrastructuur met 750 meter lange sporen, een tweede spoor tussen Lommel-Werkplaatsen en Neerpelt en het verplaatsen van het station aan Pairi Daiza.

Wat zijn de redenen voor het uitstel van de geplande projecten in North Sea Port en het station van Antwerpen-Berchem? Werd er in het verleden uitgegaan van een realistisch en haalbare planning? Welke garanties kan de minister bieden dat beide projecten effectief van start zullen gaan in 2030 en er geen nieuw uitstel of zelfs afstel zal komen? Kan de minister garanderen dat de noodzakelijke financiële middelen voor beide projecten dan beschikbaar zullen zijn? In welke zin zullen de noodzakelijke budgetten tegen dan wijzigen?

Op welke wijze kadert de minister het uitstel in het toegankelijk maken van het station in Antwerpen-Berchem binnen zijn eerder aangekondigde ambitie om het masterplan toegankelijkheid te versterken met aanvullende toegankelijkheidsprojecten

08.02 Minister Jean-Luc Crucke: Ik dank u voor uw zeer interessante en terechte vraag.

Bij een project van een dergelijke omvang doen zich vaak onvoorziene omstandigheden voor. Wat zijn de redenen voor het uitstel van de projecten? De voorbereiding van beide dossiers is complexer gebleken dan initieel verwacht, waardoor de uitvoering binnen de huidige planperiode niet langer realistisch is zonder de kwaliteit van de besluitvorming, de budgettaire beheersing of de uitvoerbaarheid in het gedrang te brengen.

Enerzijds vergt het project Rail Gent-Terneuzen nog bijkomende akkoorden tussen de Belgische en de Nederlandse overheid, wat de voorbereidende fase verlengt. Anderzijds was voor het project inzake ontvangst en toegankelijkheid van het station Antwerpen-Berchem het akkoord tussen de betrokken partners over de voorkeursoplossing en de fasering nog niet helemaal afgerond. Het gaat derhalve om een tijdelijke verschuiving in de planning en niet om een schrapping, met als doel prioriteit te geven aan investeringen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en een onmiddellijke meerwaarde bieden voor de mobiliteit, de veiligheid en de robuustheid van het net.

Het einde van de werken was ook in het initiële masterplan pas voor 2034 gepland. Het verschuiven van de start der werken van 2028 naar 2030 heeft geen dermate grote impact op het investeringsplan van de NMBS, omdat de eerste fase van de werken vooral infrastructuurwerken van Infrabel betreft.

Was de oorspronkelijke planning realistisch en haalbaar? Ja, dat was ze zonder twijfel. Het plan 2023-2033 werd opgesteld op basis van de gegevens die beschikbaar waren op het moment van de finale vaststellingen binnen het contractuele raamwerk, dat expliciet in een mechanisme voor opvolging en bijsturing voorziet.

De governance vereist dat per project wordt nagegaan of reikwijdte, budget en planning behouden kunnen blijven en dat wordt bijgestuurd wanneer externe factoren en grensoverschrijdende akkoorden het overlegproces en de haalbaarheid beïnvloeden.

De herziening die eind 2024 en in 2025 werd doorgevoerd, past volledig binnen die logica van degelijk beheer, namelijk ambitieuze doelstellingen behouden, terwijl wordt gegarandeerd dat publieke

middelen worden ingezet voor effectief uitvoerbare projecten.

Een exacte startdatum kan op dit moment echter niet definitief worden gegarandeerd, aangezien beide dossiers afhankelijk blijven van voorafgaande beslissingen en akkoorden. De bedoeling is wel om de voorbereidingen voort te zetten, zodat, zodra de noodzakelijke voorwaarden vervuld zijn, de projecten opnieuw kunnen worden ingepland op een realistische en uitvoerbare basis. Het uitstel betekent geen vermindering van de ambitie inzake toegankelijkheid. Integendeel, voor een station met de complexiteit en het reizigersvolume van Antwerpen-Berchem is een stabiel en gedragen ontwerp essentieel om te vermijden dat middelen worden vastgelegd voor een oplossing die later technisch, operationeel of financieel moet worden herzien.

Voor Rail Gent-Terneuzen blijft de voortgang afhankelijk van de finalisering van de reisakkoorden met Nederland. Ik heb gisteren binnen de Europese Raad nog een akkoord ondertekend voor een nieuwe studie die aan Nederland werd gevraagd. Op financieel vlak blijft de goedgekeurde actualisering binnen het bestaande budgettaire kader en zonder extra middelen. Ze houdt een tijdelijke herallocatie in van kredieten die niet meer konden worden aangewend voor 2032, ten voordele van projecten die binnen die termijn wel realiseerbaar zijn. De projecten blijven geïdentificeerd als relevante investeringsdossiers.

Een verdere budgettaire behandeling zal gebeuren in het kader van de volgende investeringscyclus, op basis van de maturiteit van de dossiers, de beschikbare middelen en de globale prioriteiten van het spoorbeleid. Ik zal er in het kader van de performantiedialoog en de voorziene procedures op toezien dat de dossiervoorbereiding wordt voortgezet en dat de financiering op het gepaste moment wordt behandeld.

Tegen de horizon 2030 kunnen de budgetten evolueren, afhankelijk van de definitieve vastlegging van de projectomvang, de marktomstandigheden, met name inflatie en eenheidskosten, en de procedurele of technische vereisten die tijdens de voorbereidingsfase verder worden uitgewerkt. De recente actualisering toont bovendien aan dat bepaalde afwijkingen voortkomen uit inflatiehypotheseën die al dan niet in de oorspronkelijke ramingen waren opgenomen en dat ook extra Europese subsidies de globale budgettaire balans kunnen beïnvloeden. De bedragen zullen daarom worden herbekeken in het kader van de volgende budgettaire planingscyclus met het oog op een financiering die verenigbaar is met de effectieve uitvoering en met de prioriteiten inzake veiligheid, stiptheid en de robuustheid van het treinverkeer.

Tot slot wil ik u eraan herinneren dat toegankelijkheid een structurele doelstelling is van het prestatiecontract 2023-2032, zoals ik u tijdens de vorige commissievergadering vanochtend heb kunnen aantonen, en dat die doelstelling wordt gerealiseerd via een autonoom masterplan voor toegankelijkheid, geïntegreerd in het investeringsplan en afgestemd met de NMBS.

Het uitstellen van het specifieke project in Antwerpen-Berchem doet geen afbreuk aan die ambitie. Het heeft net tot doel te waarborgen dat de gekozen oplossing breder gedragen, technisch uitgewerkt en uitvoerbaar is, wat een voorwaarde vormt voor de betrouwbaarheid en voor een correcte aanwending van de publieke middelen.

Parallel daaraan blijven de NMBS en de infrastructuurbeheerder investeren in toegankelijkheidsmaatregelen op andere locaties en blijft de toegankelijkheid van de stations een prioriteit binnen het geactualiseerde plan, in overeenstemming met de doelstelling om het spoorwegnet inclusiever, veiliger en performanter te maken.

08.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat mij enigszins verbaast.

Het gaat natuurlijk over verschillende facetten. Dat de nu uitgestelde geplande projecten op zich perfect haalbaar waren, wil ik nog aannemen. Het feit is echter dat het niet lukt. Het siert u wel dat u toegeeft dat ze niet meer binnen de voorziene planperiode op een degelijke manier kunnen worden gerealiseerd. Het is op zich goed dat u dat erkent.

Ik had graag de garantie gehad dat die projecten er op termijn zeker wel komen. Dat heb ik niet gehoord. Ik hoor wel dat ze niet zullen worden geschrapt. Dat belet echter niet dat ze misschien opnieuw kunnen

worden uitgesteld. Het zou niet de eerste keer zijn dat dat gebeurt met bepaalde projecten binnen de NMBS. Concreet voor die projecten geldt dat ze over een paar jaar misschien nog altijd niet technisch haalbaar zullen zijn. Dan krijgen we opnieuw hetzelfde verhaal.

Het zou er nog aan mankeren dat de ambities om de toegankelijkheid te verhogen, zouden worden teruggeschroefd. Ik hoor u twee keer zeggen dat een en ander geen afbreuk doet aan die ambitie, integendeel zelfs. Antwerpen-Berchem is echter geen klein station. Ik moet nog bijna gaan geloven dat het schrappen van plannen voor de toegankelijkheid van stations uiteindelijk een goede zaak zou zijn. Dat klopt niet. Het gaat om een belangrijk station.

De ambities zijn in het verleden al heel sterk teruggeschroefd door uw voorganger, omdat hij niet beschikte over de financiële middelen die hij had beloofd. Ik mag dus echt hopen dat de projecten alleen worden uitgesteld, dat nu een heel goede voorbereiding wordt gemaakt en dat ze ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Dat is ontzettend belangrijk, zowel voor het goederenvervoer North Sea Port-Terneuzen als voor de toegankelijkheid van Antwerpen-Berchem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[09] Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid en het toezicht op de luchthaven van Zaventem" (56015608C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De werking, hu-man re-sour-ces en financiering van de opdrachten van de dienst Luchtvaartbeveiliging" (56016437C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid op de luchthavens en het rapport van ACOD AMiO" (56016608C)

[09] Questions jointes de

- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité et les contrôles à l'aéroport de Zaventem" (56015608C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état du service Sûreté aérienne, ses ressources humaines et le financement de ses missions" (56016437C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité aéroportuaire et le rapport de la CGSP AMiO" (56016608C)

[09.01] Jeroen Bergers (N-VA): Mijnheer de minister, minister Quintin verwees mij met plezier naar u voor mijn vraag over het rapport van het ACOD over het functioneren van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Onze fractie kijkt altijd zeer kritisch naar rapporten van de socialistische vakbond, maar het rapport waarover ik het hier heb, was toch wel interessant, omdat het een gebrek aan controles en sancties en structurele problemen bij het DGLV aankaart. Daarnaast wijst het op een mogelijke belangenvermenging bij bepaalde functies, waarbij uitzendkrachten zeer verregaande bevoegdheden krijgen bij het uitreiken van en het toezien op veiligheidsbadges, die toegang geven tot zwaarbeveiligde zones. Als dat klopt, roept dat volgens mij terecht vragen op over de effectiviteit van het toezicht.

Hoe beoordeelt u de werking van het DGLV in het licht van het rapport?

Welke garanties bestaan er vandaag dat de inspecties onafhankelijk van de luchthavenuitbaters gebeuren?

Hoe wordt vermeden dat de gecontroleerde partij direct of indirect invloed uitoefent op de controlecapaciteit?

Welke concrete maatregelen uit het aangekondigde actieplan zijn al uitgevoerd en welke timing geldt voor de verdere implementatie?

Wordt de capaciteit van het DGLV versterkt, zowel wat personeel als sanctioneringsmogelijkheden betreft?

Wat is uw oordeel over de uitspraken in het rapport over de uitzendwerknemers?

De **voorzitter**: De heer Foret is niet aanwezig om zijn vraag te stellen.

09.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le 30 mars 2026, la CGSP AMiO vous a envoyé un rapport sur la sûreté aéronautique et aéroportuaire et le moins qu'on puisse dire, c'est que ce rapport interpelle. Il fait état de dysfonctionnements structurels qui dépassent largement de simples problèmes de gestion, évoquant notamment un déficit de gouvernance, des alertes de terrain insuffisamment prises en compte, un climat social dégradé, une perte d'expertise due à un important turnover, ainsi qu'un manque de moyens et de perspectives au sein des services chargés du contrôle et de l'inspection.

Plus inquiétant encore, plusieurs acteurs du secteur dénoncent une confusion croissante entre les missions de contrôle exercées au nom de l'État et les intérêts de l'exploitant aéroportuaire. Des questions sont fréquemment soulevées concernant l'indépendance des inspections, la capacité effective de l'administration à sanctionner les manquements constatés ainsi que l'actualisation des instruments réglementaires censés encadrer la sûreté aérienne.

Dans un contexte international marqué par des exigences toujours plus élevées en matière de sécurité et de sûreté, ces constats ne peuvent être ignorés.

Pourquoi n'avez-vous pas répondu à la CGSP AMiO? Comment justifiez-vous que les auteurs du rapport aient appris votre réaction par voie de presse? Qu'allez-vous entreprendre pour mettre fin aux défaillances mentionnées dans le rapport?

Comment réagissez-vous aux signalements faisant état d'un manque d'indépendance de certaines fonctions de contrôle et d'inspection vis-à-vis de l'exploitant aéroportuaire?

Le programme national de sûreté aérienne est-il pleinement à jour au regard des exigences européennes et internationales? Si ce n'est pas le cas, quel est le calendrier prévu pour sa mise en conformité?

Quelles mesures ont été prises afin de garantir le suivi effectif des alertes lancées par les inspecteurs et les experts de terrain, ainsi que la protection des lanceurs d'alerte?

Comment expliquez-vous la perte de compétences et les difficultés de recrutement rencontrées dans certains services de sûreté? Un plan de renforcement des effectifs et de valorisation de l'expertise est-il prévu?

Enfin, pouvez-vous garantir que l'État dispose aujourd'hui de tous les moyens humains, réglementaires et organisationnels nécessaires pour assurer un contrôle indépendant et efficace de la sûreté aéroportuaire, conformément aux exigences européennes et internationales?

09.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Je tiens tout d'abord à souligner que les éléments évoqués dans le rapport relayé par la presse concernent en grande partie des constats historiques qui avaient déjà été identifiés à la suite des travaux de la commission d'enquête parlementaire.

Ces éléments ont fait l'objet d'un suivi attentif et de mesures correctrices substantielles. La très grande majorité des recommandations formulées à l'époque ont été mises en œuvre. Par ailleurs, le secteur aérien fait l'objet d'un encadrement réglementaire et d'un contrôle particulièrement strict au niveau européen et international, ce qui garantit des standards élevés de qualité, de transparence, mais aussi d'indépendance.

Dans ce contexte, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI-ICAO), a réalisé du 14 au 24 octobre 2025 un audit du système belge de supervision de la sûreté aérienne. Cet audit s'est également appuyé sur les résultats de l'audit précédent, de 2019, afin d'évaluer la mise en œuvre des plans d'action alors adoptés.

Les résultats obtenus démontrent une amélioration continue de la performance belge. Le nombre de

constatations a diminué de 20 en 2019 à 11 en 2025, tandis que le niveau de conformité aux normes internationales est passé de 86,41 % à 98,31 %. Ces résultats, supérieurs à la moyenne européenne, confirment la robustesse du système belge de supervision de la sûreté aérienne.

Des éventuelles difficultés structurelles relevées dans le passé, notamment en matière de ressources humaines, ont été analysées et font l'objet d'un suivi permanent dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue.

Plusieurs mesures ont déjà été prises afin de renforcer la gouvernance, l'organisation interne et la capacité opérationnelle du service.

Zo wordt de luchtvaartinspectie verder versterkt door een uitbreiding van de personeelscapaciteit, een herziening van de interne procedures en de uitvoering van een actieplan dat de coherentie, transparantie en doeltreffendheid van de controles verder moet verbeteren.

Daarnaast werden ook belangrijke verbeteringen doorgevoerd inzake luchthavenbeveiliging, onder meer op het vlak van toegangsbeheer. De veiligheidsdoorlichting werd bijvoorbeeld versterkt en vindt nu jaarlijks plaats. Er werden ook strengere voorwaarden ingevoerd voor de afgifte van luchthavenbadges.

Wat de onafhankelijkheid van de inspectie betreft, kan ik bevestigen dat de controles volledig onafhankelijk van de luchthavenuitbaters worden uitgevoerd.

Het koninklijk besluit van 30 januari 2025 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 mei 1999 betreffende de voorwaarden voor opleiding en certificering van inspecteurs en adjunct-hoofdinspecteurs van de luchthaveninspectie verduidelijkt de rapporteringslijnen tussen de verschillende betrokken partijen. Het bepaalt bovendien uitdrukkelijk dat inspecteurs en adjunct-hoofdinspecteurs onafhankelijk zijn van de luchthavenuitbater bij de uitvoering van hun opdrachten.

Bijkomende waarborgen zijn de opleiding en certificering van inspecteurs en adjunct-hoofdinspecteurs, het onafhankelijke toezicht van het DGLV op de luchthavens, de controle op het DGLV door de ICAO en de Europese Commissie, verschillende onafhankelijke meldingskanalen voor integriteitskwesaties, permanente opleidingen en controleprocedures inzake integriteit.

S'agissant du plan d'action élaboré à la suite de l'audit OACI de 2025, celui-ci a été approuvé par l'organisation internationale. Pour des raisons de sûreté, son contenu détaillé ne peut toutefois pas être rendu public.

Les mesures déjà mises en œuvre ou en cours de déploiement comprennent notamment le recrutement d'un nouveau chef de service avec une entrée en fonction prévue en juillet 2026, l'engagement de deux nouveaux collaborateurs – déjà en fonction –, la simplification de l'organisation du service et la redéfinition des responsabilités, l'élaboration d'une vision équilibrée entre contrôle, accompagnement et partenariat, l'actualisation des procédures internes d'ici la fin du mois d'octobre 2026.

Tot slot kan ik bevestigen dat de capaciteit van het DGLV verder wordt versterkt, zowel op het vlak van personeel als op dat van de beschikbare sanctioneringsinstrumenten. Het personeelsbestand is sinds 2016 bijna verdubbeld. Daarnaast zullen de actualisering van de procedures, de regelgeving en de interpretatieve richtlijnen ten aanzien van de partners de toepassing van de sanctioneringsmechanismen nog versterken.

Ik kan geen inhoudelijke commentaar geven bij de gerechtelijke procedure ter recuperatie van de ontvangsten uit de luchtvaartveiligheidsheffing, gelet op het lopende karakter ervan.

Je peux toutefois assurer que les exigences de sûreté demeurent en toutes circonstances la priorité absolue. Les impératifs opérationnels ou commerciaux ne peuvent en aucun cas prévaloir sur les obligations nationales, européennes et internationales en matière de sûreté aérienne. Les mécanismes de contrôle, les audits externes et le cadre réglementaire garantissent le respect de ce principe fondamental.

Le niveau de sûreté des aéroports belges répond donc aujourd'hui pleinement aux normes applicables

et fait l'objet d'une surveillance continue, dans une logique d'amélioration permanente.

09.04 Jeroen Bergers (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel interessant antwoord.

U onderstreept de onafhankelijkheid van de inspectiediensten en kondigt aan dat u hun sanctioneringsmogelijkheden onder de loep zult nemen. Dat stemt mij tevreden. U hebt tot twee keer toe verklaard dat de personeelscapaciteit zal worden uitgebreid. Kunt u mij zeggen over hoeveel personen dat precies zal gaan? Als u dat nu niet lukt, zal ik uw kabinet daarvoor later contacteren.

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

À la suite de ce rapport, vous avez affirmé qu'un plan d'action correctif avait été mis en place en février dernier et que des progrès étaient en cours. Vous le réaffirmez aujourd'hui. Pourtant, selon les syndicats, tout est loin d'être réglé.

La sécurité de notre aéroport national est en jeu. Les attentats du 22 mars nous ont rappelé à quel point nous ne pouvons baisser la vigilance en la matière. Les mieux placés pour en témoigner, ce sont les syndicats. Après l'envoi de leur rapport, ils attendaient une réaction de votre part. Or ils n'ont reçu aucune réponse, vous avez choisi de réagir par voie de presse.

Vous aviez affirmé – comme vous l'avez encore fait aujourd'hui – que, selon l'audit international, tout allait bien. Sauf que, comme le soulignent les syndicats, ce rapport international a été établi sur la base d'une visioconférence. Les auditeurs ne sont pas venus sur place et n'ont procédé à aucune inspection d'entreprise, d'aéroport ou d'aérodrome.

Dès lors, il est légitime de douter de la fiabilité de ce rapport. La moindre des choses serait de répondre aux syndicats, de les rencontrer et de faire toute la lumière sur les défaillances de notre aéroport ainsi que sur les réponses à y apporter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56015607C van mevrouw Cuylaerts wordt schriftelijk behandeld.

10 Question de Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les investissements dans le rail en Région de Bruxelles-Capitale" (56015648C)

10 Vraag van Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De investeringen in het spoor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (56015648C)

10.01 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le ministre, le Conseil des ministres a adopté, à votre initiative, un avenant aux projets ferroviaires qu'Infrabel va mener dans le pays d'ici 2032. Une nouvelle fois, la Flandre se taille la part du lion avec l'argument de la "mobilité militaire", comme s'il n'y avait que cette stratégie qui était développée pour la Flandre.

À Bruxelles, ce sont 57,8 millions d'euros qui sont prévus pour les gares de Bruxelles-Midi, Etterbeek, Haren-Sud, Schaerbeek, Forest-Est, Uccle-Calevoet et Bordet.

Monsieur le ministre, on le sait, l'état des gares – notamment bruxelloises – est assez alarmant et donne une triste image de la porte d'entrée ferroviaire de notre pays. Nous savons également que la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'investir dix millions d'euros pour les abords et un meilleur aménagement de la gare de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Central.

Nous voulons reconnaître Bruxelles-Midi comme "gare internationale", contrairement à votre majorité, qui a refusé d'aller dans ce sens. Pourtant, j'ai appris sur Instagram que vous voudriez concrétiser un accord pour transformer la Gare du Midi en un "véritable carrefour européen" qui renforce le transport ferroviaire et vise la création de quelque 10 000 emplois dans les prochaines années. C'est fort ambitieux.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous détailler le budget, l'agenda et les projets de ce plan pour la Région de Bruxelles-Capitale? Concernant plus spécifiquement Bruxelles-Midi, quels sont les investissements prévus par l'État fédéral et quel est le timing prévu à cet égard? Comment arrivez-vous au chiffre de 10 000 emplois pour les années à venir? Enfin, pouvez-vous me faire le point sur les sièges de la SNCB et d'Infrabel? Où en sommes-nous dans ce dossier et combien a-t-on dépensé pour ce projet?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur Chahid, pour la période 2026-2032, la SNCB prévoit au total 148 millions d'euros d'investissements planifiés dans les gares de la Région de Bruxelles-Capitale, sous réserve des moyens d'investissement disponibles.

À Bruxelles-Midi, ces investissements portent sur les premières phases de la rénovation complète des quais et des accès, sur la dernière phase de la rénovation du Channel Terminal, sur la rénovation des installations HVAC et de sécurité incendie, ainsi que sur des aménagements intérieurs. À Bruxelles-Central, des ascenseurs supplémentaires sont prévus. À Etterbeek, l'investissement porte sur une nouvelle gare et une passerelle. À Jette, il s'agit de la rénovation du bâtiment de gare. À Schaerbeek, les investissements concernent la rénovation des quais et des accès. À Forest-Est, Bockstael, Boondael, Haren-Sud, Uccle-Stalle et Uccle-Calevoet, les moyens visent la mise en accessibilité autonome. À Boitsfort, ils concernent la finalisation du projet RER. Enfin, dans les gares concernées, une extension de la capacité des abris-vélos est également prévue.

Concernant les sièges de la SNCB et d'Infrabel, une intégration des sièges sociaux sur le site Fonsny reste aujourd'hui la piste privilégiée. Un travail commun est en cours afin de maximiser les synergies possibles dans le respect des règles de bien-être au travail et du bon fonctionnement des deux entreprises. À ce stade, il n'est pas encore possible de fixer un calendrier définitif, même si l'objectif reste de pouvoir débiter le chantier en 2026. Nous ne sommes pas loin, croyez-moi, d'un accord. Mais je ne vais pas vendre un accord tant qu'il n'est pas complètement finalisé.

Pour la sécurisation du tri postal, un montant de 574 132 euros a déjà été dépensé pour les filets de sécurité, la stabilisation de l'auvent et les mesures de sécurisation liées aux intrusions. Ces investissements sont venus avant même que la réfection des sièges sociaux soit abordée. À ce jour, aucune indemnité n'a encore été payée au consortium dans le cadre du projet Fonsny.

Je ne sais pas à quelle vidéo vous faites allusion en ce qui concerne le propos relatif aux 10 000 emplois qui pourraient être créés dans les années à venir. Mais, en soi, cela ne me semble effectivement pas impossible, dans la mesure où la Région bruxelloise elle-même considère que cette gare du Midi doit être complètement réinvestie sur le plan immobilier, structurel et en termes d'attractivité.

Et, vous qui connaissez bien Bruxelles, quand on voit le travail qui a été accompli dans les environs de la gare du Nord, je pense que la même chose doit pouvoir être faite à la gare du Midi. D'un côté, c'est l'entrée de la Flandre vers Bruxelles. De l'autre côté, c'est l'entrée de la Wallonie vers Bruxelles. Il ne me semble donc pas déraisonnable de penser qu'on peut effectivement avoir ce type de travaux. Cela prendra du temps et cela demandera, bien évidemment, des moyens publics et privés. Cela demandera une concertation entre l'ensemble des autorités, qu'elles soient fédérale, régionales ou locales. Mais je peux vous dire que, pour l'instant, les contacts que j'ai avec les uns et les autres me semblent tous aller dans la même direction, à savoir la volonté de progresser.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56015675C van de heer Raskin wordt schriftelijk behandeld.

11 **Samengevoegde vragen van**

- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sluiting van het CAE-trainingscentrum voor piloten" (56015687C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sluiting van het CAE-opleidingscentrum voor piloten" (56015724C)
- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sluiting van het CAE-trainingscentrum" (56016142C)

11 **Questions jointes de**

- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture du centre d'entraînement de pilotes de CAE" (56015687C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture du centre de formation pour pilotes de CAE" (56015724C)
- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture du centre de formation CAE" (56016142C)

De eerste twee vraagstellers zijn niet aanwezig.

11.01 **Jeroen Bergers** (N-VA): Mijnheer de minister, onlangs werd aangekondigd dat het CAE-trainingscentrum in Steenokkerzeel wordt gesloten. Dat trainingscentrum leidt piloten op. Volgens het bedrijf zijn er structureel te veel kosten ten opzichte van de gegenereerde inkomsten.

Terwijl het centrum in 2024 nog winstgevend was, draaide het recent verliezen. Die verliezen lopen op en er wordt een groot tekort verwacht. Voor verschillende simulatoren is er op lange termijn niet genoeg vraag naar trainingen meer, noch enig omzetspectief om de activiteiten op die locatie te blijven ondersteunen.

De sluiting is natuurlijk een zeer jammere zaak voor de toekomst van de luchtvaart en voor de luchthaven van Zaventem, maar breder ook voor ons hele land, wat toch zeer belangrijk is voor onze economie. Het beroep van piloot is immers een knelpuntberoep. De vrees bestaat dus dat we voor onze pilotenopleiding afhankelijk zullen worden van het buitenland.

Ik heb enkele vragen. Wat is uw analyse van het vertrek van CAE? Wat zijn uw bevindingen? Hoe verklaart u het tekort aan trainingen? Worden er alternatieve pistes onderzocht om ervoor te zorgen dat piloten hun volledige training in de toekomst nog in ons land zullen kunnen krijgen?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

11.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Bergers, CAE Brussels is gecertificeerd als trainingsorganisatie en als operator van vliegsimulatoren, maar valt niet onder de rechtstreekse bevoegdheid van de Belgische autoriteit. Bijgevolg beschikt het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) slechts over beperkte informatie met betrekking tot de interne werking en strategische beslissingen van die organisatie, wat de mogelijkheid beperkt om volledig op uw vraag te antwoorden.

CAE Brussels biedt naast opleidingen voor het behalen van een vliegvergunning vooral simulatortrainingen aan voor piloten van de Boeing 737 en de Airbus A320, vaak met instructeurs van de luchtvaartmaatschappijen zelf. De activiteiten richten zich voornamelijk op piloten die al over een vergunning beschikken en een type bevoegdverklaring voor die vliegtuigen willen behouden. De impact is daarom vooral praktisch: piloten zullen voor simulatortrainingen voortaan vaker naar het buitenland moeten uitwijken. Dat is binnen de luchtvaartsector echter niet ongebruikelijk. Ook voordien moesten piloten naar buitenlandse trainingscentra wanneer in Brussel geen simulator van het vereiste type beschikbaar was. De grootste impact wordt wellicht gevoeld door Brussels Airlines, aangezien de maatschappij een belangrijk deel van haar simulatortrainingen bij CAE in Brussel organiseerde. Voor piloten zullen de trainingsplanningen daardoor complexer worden en zullen bijkomende verplaatsingen naar buitenlandse opleidingscentra nodig zijn. Het verdwijnen van de opleidingen voor het behalen van een vliegvergunning biedt opportuniteiten voor andere Belgische trainingsorganisaties, aangezien zij kunnen inspelen op het vrijgekomen trainingsvolume.

We hebben geen informatie over de financiële gezondheid van CAE en over de redenen waarom het

bedrijf die strategische beslissing heeft genomen. Het is wel zo dat er een stijgende vraag is naar pilootopleidingen. Die opleidingen worden in België nog steeds aangeboden door Belgische organisaties. Tegelijk moeten we ook vaststellen dat verschillende luchtvaartmaatschappijen, onder meer onder invloed van de energiecrisis en de stijgende operationele kosten, voorzichtiger zijn geworden in hun aanwervingsbeleid. Daardoor is er momenteel in een bepaald segment ook minder vraag naar bijkomende simulator- en typeopleidingen voor piloten. Het DGLV beschikt niet over meer informatie, onder meer omdat CAE is goedgekeurd door een andere autoriteit en het heeft geen kennis over een andere dialoog.

België beschikt nog over 18 Belgisch goedgekeurde trainingsorganisaties die allerhande professionele opleidingen aanbieden. Verder is het in de sector niet ongewoon om, zoals ik daarstraks heb gezegd, voor simulatorsessies naar het buitenland te gaan, hoewel we die activiteit liever in België zien plaatsvinden. We hopen dan ook dat een andere commerciële speler die activiteit kan overnemen en invullen. We zullen ons actief inzetten om de randvoorwaarden te creëren die dat mogelijk en aantrekkelijk maken.

11.03 Jeroen Bergers (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Het klopt uiteraard dat de luchtvaartsector bij uitstek een zeer mobiele sector is. Ik had ook niet verwacht dat u in detail de boekhouding van CAE zou bespreken, maar het is belangrijk voor onze economie en voor een aantal *home carriers* zoals Brussels Airlines en TUI dat we simulatortrainingen in ons land ter beschikking stellen. Ik hoop dat u of het DGLV effectief *outreachen* naar CAE en andere partners om te bekijken wat mogelijk is, zodat we als wetgevende en uitvoerende macht optimale randvoorwaarden kunnen creëren, zoals u hebt gezegd, om ervoor te zorgen dat die trainingen beschikbaar blijven in onze regio.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56015688C en 56015689C van mevrouw Dorien Cuylaerts worden schriftelijk behandeld.

12 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De extra NMBS-treinen op 1 mei" (56015703C)

12 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'affrètement de trains supplémentaires par la SNCB pour le 1er mai" (56015703C)

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

De NMBS kondigde aan om op 1 mei extra treinen te zullen inlassen van en naar de kust. Het zou gaan om 26 ritten (13 heen en 13 terug) van en naar de stations van Blankenberge en Oostende.

*Kan de minister een overzicht geven over welke verbindingen het concreet gaat? Vanuit welke steden of gemeenten vertrekt er in het station een extra trein?
Welke criteria werden in acht genomen werden om tot deze keuzes te komen?*

12.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de NMBS besloot om op 1 mei 2026 extra treinritten in te leggen van en naar de kust. Meer bepaald ging het om 13 heen- en 13 terugritten van en naar de stations van Oostende en Blankenberge. Die extra treinen werden toegevoegd aan het reguliere aanbod, om de verwachte toename van reizigers op te vangen. De bijkomende verbindingen sloten aan op de bestaande assen richting kust en hadden als doel de capaciteit op de drukste trajecten te versterken.

Concreet ging het om de volgende treinen: 9 treinen vanuit Brussel naar Oostende en 9 treinen vanuit Oostende naar Brussel, 2 treinen vanuit Antwerpen naar Blankenberge en 2 treinen vanuit Blankenberge naar Antwerpen, 1 trein vanuit Hasselt naar Blankenberge en 1 trein vanuit Blankenberge naar Hasselt, 1 trein vanuit Doornik naar Blankenberge en 1 trein vanuit Blankenberge naar Doornik.

Bij de keuze om extra treinen in te zetten, hield de NMBS rekening met de verwachte reizigersstromen als gevolg van de weersvoorspellingen en de verhoogde vraag naar treinverkeer richting kust op een feestdag.

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

*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 "Het gebruik van aangepaste verkeerslichten in de stad Genk" (56015707C)

13 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de feux de signalisation adaptés dans la ville de Genk" (56015707C)

13.01 Frank Troosters (VB): In de stad Genk heeft men aan een oversteekplaats verkeerslichten voor voetgangers geplaatst. Daarbij koost men voor een eigen interpretatie van een rood en een groen mannetje, waardoor de verkeerslichten niet conform de wegcode zijn.

Dat werd ook bevestigd door de Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw De Ridder, in antwoord op een schriftelijke vraag van mijn collega Chris Janssens in het Vlaams Parlement. Zij zei dat de doeltreffendheid van verkeerslichten berust op uniformiteit, voorspelbaarheid en onmiddellijke herkenbaarheid, die een uniforme toepassing op het hele grondgebied moeten garanderen. Zij verwijst ook naar een duidelijk kader. Zij geeft aan dat die regelgeving voor het hele grondgebied geldt, waarbij lokale besturen geen bevoegdheid hebben om eenzijdig af te wijken van het wettelijk vastgestelde silhouet van verkeerslichten.

Mijnheer de minister, onderschrijft u de visie van uw gewestelijke collega, de minister van Mobiliteit, mevrouw De Ridder?

Welke juridische gevolgen heeft het gebruik van niet-conforme verkeerslichten voor weggebruikers en voor de stad Genk, indien zich daar een incident zou voordoen?

Bestaat er vandaag een procedure waarbij de federale overheid, de politie of een toezichthoudende instantie een lokaal bestuur kan aanmanen om niet-conforme verkeerslichten te verwijderen of met de wettelijke voorschriften in overeenstemming te brengen? Zo ja, welke procedure is dat? Binnen welke termijn moet een lokaal bestuur daaraan gevolg geven?

Welke mogelijkheden bestaan er vandaag om maatregelen te nemen tegen lokale besturen die volharden in het niet naleven van de wettelijke bepalingen van de wegcode?

Zult u zelf maatregelen nemen om de naleving van de wettelijke bepalingen inzake de conformiteit van de verkeerslichten in de stad Genk af te dwingen? Zo ja, welke en wanneer? Zo neen, waarom niet?

Bent u zich ervan bewust dat daarmee een bijzonder precedent wordt geschapen?

13.02 Minister Jean-Luc Crucke: Toezicht op de plaatsing van verkeerstekens is een gewestelijke bevoegdheid. Het spijt me, maar ik heb niets toe te voegen aan het antwoord van mijn Vlaamse collega op schriftelijke vraag nr. 1133 van 20 maart 2026.

Daarnaast is het toezicht op de uitoefening van de lokale bevoegdheden door besturen en burgemeesters, evenals de wettelijkheid en proportionaliteit van hun handelen, een gewestelijke bevoegdheid van de minister van Binnenlands Bestuur van de Vlaamse Regering. Ik kan u daarover dus helaas niet verder informeren.

13.03 Frank Troosters (VB): Dat is een behoorlijk duidelijk antwoord.

We zitten in Genk met een burgemeester die een voorbeeldfunctie heeft en die ook aan het hoofd staat van de lokale politiezone CARMA, die instaat voor de handhaving bij de burgers van de wegcode en

de verkeersregels. Die burgemeester zegt dat wat voor al zijn inwoners geldt, niet voor hem geldt en dat hij zich daar niet aan hoeft te houden. Bovendien is hij voorzitter van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), wat zijn voorbeeldfunctie nog groter maakt. Het is bijna hallucinant dat de burgemeester van Genk, de heer Dries, blijkbaar meent zich niet aan de wetgeving te moeten houden.

We zullen dat verder opnemen op Vlaams niveau, bij minister De Ridder, die bevoegd is voor Mobiliteit, wat de handhaving en het toezicht op de lokale besturen betreft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geluidsoverlast van Brussels Airport" (56015768C)

- Jeroen Van Lysebettens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegtuigoverlast in Brussel" (56015792C)

14 Questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores de Brussels Airport" (56015768C)

- Jeroen Van Lysebettens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances du trafic aérien à Bruxelles" (56015792C)

De **voorzitter**: Mevrouw Huybrechts is niet aanwezig. De heer Van Lysebettens heeft ons net vervoeegd. Ik geef hem graag het woord.

14.01 Jeroen Van Lysebettens (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat het thema vandaag al een aantal keer aan bod is gekomen. De recente studie over de geluidsimpact van Brussels Airport toont aan dat de slaap van meer dan 100.000 omwonenden ernstig verstoord is, Van hen woont 60 % in Brussel. Onder meer in Sint-Jans-Molenbeek en Koekelberg is dat aantal zelfs met circa 50 % toegenomen.

Een belangrijke factor lijkt de toegenomen toepassing van de RNP-landingsprocedure op baan 07L te zijn.

In maart 2026 stelde ik u daarover een vraag. Toen antwoordde u dat die procedure geen voorkeursroute, geen structurele keuze noch politieke beslissing is, maar een puur alternatieve procedure die alleen wordt geactiveerd bij ongunstige wind of werkzaamheden. Die ongunstige wind of werkzaamheden lijken nu toch al enige tijd aan te slepen.

Nochtans blijkt uit het PBN-IGAT-rapport van november 2025 dat de luchthaven zelf vragende partij is om baan 07 te gebruiken om de capaciteit per uur te verhogen en technische beperkingen weg te nemen met het oog op meer vliegbewegingen. Dat voedt natuurlijk twijfels over de vraag of achter de huidige toename geen economische motieven schuilgaan.

Mijnheer de minister, tegen die achtergrond heb ik de hiernavolgende vragen. Bevestigt u nog altijd dat het gebruik van baan 07L uitsluitend een alternatieve veiligheidsmaatregel is? Indien dat het geval is, bent u dan bereid om die uitzonderingsstatus opnieuw in te voeren in de AIP, zoals het geval was in september 2013?

Hoe verklaart u het feit dat volgens BATC-statistieken het gebruik van baan 07L sterk is gestegen, met name van 1 % in februari 2024 naar 8 % in februari 2025 en vervolgens naar 20 % in februari 2026? Is in diezelfde periode een vergelijkbare toename van oostenwind vastgesteld?

In maart 2026 verklaarde u dat skeyes wegens veiligheidsredenen strengere drempelwaarden hanteert dan vastgelegd in de instructie van 17 juli 2013, waarbij een wijziging van de aanvliegroute pas wettelijk is toegelaten bij een gemiddelde rugwindcomponent van meer dan 7 knopen. Nu zou skeyes echter rekening houden met windstoten onder de 5 knopen, waardoor er sneller van baan wordt gewisseld. Hoe verzoent u die praktijk – als die zich zou voordoen – met de wettelijke instructie waarnaar ik verwees, en specifiek ook het arrest van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel van

22 december 2023?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Lysebettens, kunt u afronden?

14.02 Jeroen Van Lysebettens (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee vragen.

Mijnheer de minister, welke maatregelen zult u nemen zodat keyes de geldende wettelijke veiligheidsnormen zal respecteren? Hoe beoordeelt u het veiligheidsargument voor die strengere normen?

Op 12 februari kondigde u aan tegen april een rapport te verwachten. Wat is daarvan de stand van zaken? Wanneer mogen we concrete voorstellen verwachten?

14.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Van Lysebettens, de staat heeft een systeem van preferentiële banen vastgelegd op de luchthaven Brussel-Nationaal. Die moeten worden gebruikt wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan, met name wat betreft windrichting en windsnelheid. Wanneer dat systeem niet kan worden toegepast, komt de keuze van de start- en landingsbanen aan de verkeerstoren toe. Die keuze is uitsluitend gebaseerd op operationele en veiligheidscriteria, de windomstandigheden, de configuratie van de start- en landingsbanen, de weersomstandigheden, de beschikbare naderingsprocedures, de navigatiehulpmiddelen, de luchtverkeersomstandigheden en de lengte van de start- en landingsbanen. Het betreft een operationele beslissing die tot doel heeft om de veiligheid en de efficiëntie van de operaties te waarborgen.

De invoering van de RNP-07L-procedure werd verplicht geïmplementeerd ter uitvoering van de Europese regelgeving en vanwege veiligheidsredenen. Die invoering ging gepaard met de wijziging van een aantal operationele veiligheidscriteria. Die procedure biedt namelijk zowel horizontale als verticale geleiding, met lagere zichtminima dan de vroegere 07L-procedure, en kan continu worden toegepast. Ze maakt ook onafhankelijke operaties mogelijk zonder kruisingen tussen starts en landingen. Concreet betekent dit dat baan 07L tegenwoordig vaker wordt gebruikt dan voorheen in bepaalde situaties, terwijl in het verleden de voorkeur vaak uitging naar andere banen, zoals 07R of 01. De momenteel geldende drempels voor rugwind en zijwind zijn gepubliceerd in de AIP en zijn sinds december 2013 ongewijzigd gebleven. Die parameters vormen het officieel erkende technische kader voor het beheer van luchtverkeersoperaties.

Het klopt dat het Directoraat-generaal Luchtvaart al enkele maanden een onderzoek leidt om, met de hulp van externe consultants, mogelijke alternatieven voor de rechtaanvliegroutes te vinden die voldoen aan de PBN-navigatie. Ik heb dat rapport nog steeds niet ontvangen, maar mij is meegedeeld dat het eind juni beschikbaar zal zijn.

14.04 **Jeroen Van Lysebettens** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat echter een nieuw element bevat. U zegt dat de wijzigingen die zijn gebeurd door het invoeren van RN07 er niet alleen zijn gekomen vanwege klimatologische omstandigheden, maar ook om operationele en veiligheidsredenen. Dat is wel degelijk een structurele verschuiving die niet afhankelijk is van klimatologische omstandigheden, zoals rugwinden. Het is het rechtstreeks gevolg van de invoering van de Europese procedure, waarbij een kruising van horizontale en verticale landingspatronen wordt vermeden. Daardoor belandt er structureel meer vliegverkeer op die rechtstreekse aanvliegroute. Dat is volgens mij een nieuw element en ik vind dat bijzonder slecht nieuws. Ook voor de omwonenden is dat totaal niet duidelijk.

Ik heb de cijfers genoemd. Dat is een spectaculaire stijging voor bepaalde aanvliegroutes. Voor de duidelijkheid, het is voor alle omwonenden belangrijk dat er rust is, maar als er vanuit een specifieke aanvliegroute in 2024 een stijging van 1 % van het totaal vliegverkeer is naar 20 % in 2026, dan is dat dramatisch voor de mensen die onder die aanvliegroute wonen, zeker als dat ten aanzien van hen steeds gekaderd wordt alsof dat te maken heeft met de windrichting en de windkracht, terwijl er een structurele reden is. Zij mogen zich op korte termijn dus niet aan veel beterschap verwachten. Ik verwacht van u dus zeker een communicatieve inspanning op dat vlak om daar iets te doen.

Het andere teleurstellende gedeelte van uw antwoord is dat u het rapport dat we in april verwachtten nog steeds niet hebt gekregen en dat het nu voor eind juni is aangekondigd. In maart zei u dat het voor april zou zijn en nu, begin juni, zegt u dat het voor juni is. Als we blijven wachten op niet komende

rapporten voor structurele maatregelen, dan is dat een heel triestige boodschap voor de omwonenden. Ik hoop dat u dat beseft en dat u daar echt de handen aan de ploeg slaat, want dat is nefast voor de toekomst van de luchthaven op lange termijn.

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

De **voorzitter**: Aan de orde zijn de samengevoegde vragen nrs. 56015775C en 56016715C van de heren Raskin en Prévot, maar zij zijn niet aanwezig. Vraag nr. 56015776C van de heer Raskin wordt schriftelijk behandeld.

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van de treinticketverkoop aan boord en de ontevredenheid bij treinbegeleiders" (56015777C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De commissies voor treinbegeleiders bij ticketverkoop aan boord" (56016147C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van het boordtarief en de oprichting van TreinPunten" (56016537C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stopzetting van de ticketverkoop in de trein" (56016726C)

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la vente de tickets à bord et le mécontentement des accompagnateurs de train" (56015777C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les commissions perçues par les accompagnateurs de train lors de la vente de tickets à bord" (56016147C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression du tarif à bord et la création de Points Train" (56016537C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de la vente de tickets à bord des trains" (56016726C)

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

De NMBS besliste recent om de verkoop van treintickets aan boord van de trein af te schaffen. Vroeger ontving een treinbegeleider een percentage op de verkoop van tickets aan boord. Dat systeem werd later herleid tot een forfait van 1 euro bruto per verkocht ticket. Straks is de verkoop aan boord volledig afgeschaft.

Het inkomensverlies dat hieruit voortvloeit, zou worden gecompenseerd door een vergoeding voor het scannen van vervoersbewijzen. Treinbegeleiders vrezen dat deze compensatie in de praktijk echter allesbehalve evenwichtig of toereikend zou zijn.

Daarnaast stellen ze zich de fundamentele vraag die in onze commissie al eerder gesteld werd: hoe kan het afschaffen van ticketverkoop aan boord bijdragen tot het verminderen van agressie?

Heeft de minister kennis van de ongerustheid en ontevredenheid bij de treinbegeleiders? Zo ja, hoe evalueert hij die? Welk zal volgens hem de impact zijn op de aantrekkelijkheid van de job van treinbegeleider?

Werd er voorafgaandelijk aan de beslissing tot afschaffing van de verkoop aan boord een impactstudie gemaakt van de effecten op de financiële inkomsten van treinbegeleiders? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, waarom niet?

Kan de minister een raming geven van het gemiddeld maandelijks inkomensverlies dat treinbegeleiders door de afschaffing van de verkoop aan boord zullen hebben?

Acht de minister de voorgestelde compensatieregeling via het scannen van tickets toereikend?

Zal het uitschrijven van een C170 attest dat achteraf door de reiziger kan geregulariseerd worden aan het loket (meestal incl. boete van 90 euro) volgens de minister zorgen voor minder discussies en agressie? Waarop is de stelling dat het afschaffen van de verkoop aan boord tot minder agressiegevallen zou leiden gebaseerd?

15.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, à partir du 1^{er} juillet prochain, la SNCB prévoit de supprimer la vente de billets à bord des trains. Les voyageurs montant à bord sans billet s'exposeront dès lors à un constat d'irrégularité et à une amende pouvant atteindre 90 euros. Cette décision suscite plusieurs inquiétudes. Aujourd'hui encore, 15 points d'arrêt, dont 12 situés en Wallonie, ne disposent pas d'automate permettant d'acheter un billet avant l'embarquement. Par ailleurs, tous les usagers ne disposent pas d'un smartphone ou de la possibilité d'acheter un titre de transport en ligne. Dans certaines situations, par exemple lorsque l'application mobile ne fonctionne pas ou qu'un automate est hors service, des voyageurs de bonne foi peuvent se retrouver sanctionnés alors qu'ils n'avaient aucune possibilité d'acheter leur billet avant de monter à bord.

Cette mesure risque ainsi de placer sur un même pied des fraudeurs et des voyageurs honnêtes qui n'ont tout simplement pas pu se procurer un billet avant leur voyage. À l'heure où il est essentiel d'encourager l'utilisation du train et de renforcer l'accessibilité des transports publics, cette décision peut envoyer un signal contradictoire.

Monsieur le ministre, quelle est la justification précise de la suppression de la vente de billets à bord des trains par la SNCB? Combien de points d'arrêt du réseau ne disposent actuellement d'aucun automate de vente de billets? Quelles mesures sont prévues afin de garantir la possibilité d'acheter un titre de transport avant l'embarquement dans ces gares et points d'arrêt? Quelles solutions sont envisagées pour les voyageurs qui ne disposent pas de smartphone ou lorsque les automates ou l'application mobile sont hors service? Estimez-vous que cette mesure est compatible avec l'objectif d'accessibilité du service public ferroviaire pour l'ensemble des usagers, notamment les touristes étrangers? Enfin, une évaluation de l'impact de cette décision sur les conditions de travail du personnel d'accompagnement ainsi que sur les risques de tensions lors des contrôles a-t-elle été réalisée? Pensez-vous qu'infliger directement une amende de 90 euros permettra de réduire les risques d'agression à l'encontre des agents?

15.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u, voorzitter.

Zoals ik al tijdens de laatste commissievergadering heb gezegd, is de bedoeling van de afschaffing van de verkoop van vervoerbewijzen aan boord in de eerste plaats om duidelijke en uniforme regels te creëren voor de reiziger. Op die manier wordt voor iedereen ondubbelzinnig duidelijk wat wel en niet mogelijk is, zonder dat treinbegeleiders nog interpretaties moeten maken. Vandaag bestaat er immers nog een situatie waarbij sommige reizigers wachten tot de controle op de trein om alsnog een vervoerbewijs aan te schaffen. Door die onduidelijkheid weg te nemen, willen we komen tot een transparanter systeem voor zowel de reiziger als de treinbegeleider.

Wat de impact op de treinbegeleiders betreft, kan ik aangeven dat er gemiddeld geen inkomensverlies wordt verwacht. Het huidige premiesysteem is gebaseerd op de verkoop van treintickets. De wijze waarop de premies worden berekend, wijzigt wel. Er werden vooraf simulaties uitgevoerd en sinds meerdere maanden loopt in enkele depots een proefproject waarbij een dubbele berekening wordt toegepast, zowel op basis van verkoop als op basis van controles. Daaruit blijkt dat het totale bedrag aan premies voor de treinbegeleiders behouden blijft, maar dat de verdeling evenwichtiger zal verlopen.

Voor de grote meerderheid van de treinbegeleiders betekent dit dat ze evenveel of zelfs meer zullen verdienen dan vandaag. Alleen voor een beperkte groep met uitzonderlijk hoge verkoopcijfers kan er sprake zijn van inkomensverlies. De bedoeling van de hervorming is ook om treinbegeleiders aan te moedigen hun volledige takenpakket op een meer evenwichtige manier uit te voeren.

De aantrekkelijkheid van het beroep van treinbegeleider komt daardoor niet in het gedrang. Het beroep bestaat immers uit veel meer dan de verkoop van vervoerbewijzen alleen. De kerntaak van de treinbegeleider blijft veiligheid onderweg, stiptheid, dienstverlening aan de reiziger,

informatieverstrekking, assistentie en controle van de vervoerbewijzen. De verkoop van tickets aan boord vertegenwoordigt vandaag overigens slechts een zeer beperkt deel van de activiteit, goed voor ongeveer 1 % van alle ticketverkoop.

Vanaf de aanwervingsprocedures en in infosessies wordt ook duidelijk gemaakt dat dienstverlening centraal staat in de functie.

De compensatieregeling via het scannen van tickets wordt momenteel verder besproken met de sociale partners. Ik kan echter bevestigen dat de regeling als toereikend wordt beschouwd.

En ce qui concerne l'impact sur les agressions, il est attendu que la clarification des règles et la disparition de la zone grise actuelle entraînent une diminution des discussions à bord.

Les voyageurs qui attendent aujourd'hui le contrôle pour acheter un billet devront, à l'avenir, se mettre en règle avant leur voyage. Cela permettra également de réduire la fraude, laquelle constitue aujourd'hui dans de nombreux cas une source de conflit et d'agression envers les accompagnateurs de train. Dans les situations où un voyageur n'avait objectivement aucune possibilité d'acheter un titre de transport à l'avance, par exemple en raison d'automates défectueux, le constat C170 sera en outre immédiatement ramené au prix normal du trajet.

Aujourd'hui, plus de 90 % des voyageurs sont déjà familiarisés avec des canaux digitaux, tels que le site web et l'application, ou avec des automates de vente, et choisissent d'y recourir pour acheter leur titre de transport. Cependant, j'ai explicitement demandé à la SNCB de mettre en place une assistance pour les voyageurs en fracture numérique. Une aide peut être fournie via le numéro de téléphone affiché sur les automates de vente.

Avec les nouveaux automates qui seront déployés à partir du début de 2027, cette assistance sera encore renforcée grâce à une véritable aide en ligne, avec la possibilité de prise en main de l'écran à distance. Parallèlement, le bon fonctionnement des automates fait l'objet d'une surveillance permanente et sera encore renforcé. L'état de fonctionnement d'un automate spécifique est, en outre, connu dans le système de contrôle de l'accompagnateur de train, et les clients peuvent également signaler toute défaillance afin qu'elle soit reprise dans le système.

Les accompagnateurs de train ont entre-temps été informés et recevront une formation complémentaire afin d'adopter une attitude adéquate à l'égard des voyageurs qui ne seraient pas en règle de titre de transport. Pour les voyageurs qui, objectivement, n'ont pas pu se procurer un titre de transport avant l'embarquement, une disposition spécifique et raisonnable est, par ailleurs, prévue. Cela vaut, par exemple, pour les voyageurs qui embarquent dans une gare dépourvue d'automates de vente en état de fonctionnement. Dans ce cas, ils payent le prix normal du billet. L'accompagnateur de train établit à cette fin un formulaire C170 et informe le voyageur des étapes à suivre. Celui-ci dispose alors de 14 jours pour payer à un automate ou en ligne.

Er werd ook een uitgebreid communicatieplan uitgewerkt om reizigers tijdig en duidelijk te informeren over die wijziging. Sinds begin april loopt al een brede communicatiecampagne via de pers, sociale media, affichage in stations, schermen in treinen en ticketautomaten, alsook via aankondigingen aan boord. De treinbegeleiders werden eveneens gebriefd om reizigers actief te sensibiliseren. Vanaf midden juni zal bovendien een grootschalige publiekscampagne worden uitgerold, met extra communicatie in stations, op digitale kanalen en via de media.

Reizigers hebben vandaag de keuze uit loketten, ticketautomaten, de website en de app. Slechts zes reizigers op honderd kiezen er nog voor om een ticket aan een fysiek loket aan te schaffen. Dat aantal daalt jaar na jaar verder. De klantentevredenheid over de digitale kanalen ligt zeer hoog, met een tevredenheidsscore van 93 % voor de app en 92 % voor internet.

De NMBS beschouwt de oprichting van bijkomende fysieke verkooppunten, zoals treinpunten, daarom niet als prioritair. Als bevoegde minister pleit ik er echter voor dat het kopen van tickets volledig toegankelijk is. De treinpunten worden dus nog onderzocht.

15.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het is een zeer uitgebreid antwoord, maar ik ben het niet met alles eens. Sommige punten zijn zelfs tegenstrijdig.

U verwijst in uw motivering naar de grijze zone waarin treinbegeleiders moesten opereren en u stelt dat er nu duidelijkheid is en dat de lat voor iedereen gelijkligt. Het probleem was echter niet die grijze zone, want die bood juist de mogelijkheid tot interpretatie en liet toe om een aantal zaken op een goede manier te begeleiden. U zegt zelf trouwens ook dat het in feite om een zeer beperkt fenomeen gaat. U sprak over 1 % van de verkoop. Daar zit het probleem dus niet.

Los daarvan stelt u dat de financiële consequenties voor de grote groep treinbegeleiders gelijk blijven en dat sommigen er zelfs op vooruit zouden gaan. Ik weet dat er treinbegeleiders zijn die zich daar zorgen over maken. We zullen dat moeten afwachten. U erkent alvast dat enkelen inkomstenverlies zullen lijden. Dat vind ik niet aanvaardbaar.

Het wegvallen van die grijze zone zal tot meer problemen op het vlak van geweld leiden. Dat zeg ik niet alleen, maar ook de mensen die in de dagelijkse praktijk staan. Treinbegeleiders zijn door hun ervaring best in staat om in te schatten wie voor hen staat, wie te goeder trouw geen ticket heeft maar nog een ticket aan boord wil kopen en wie misbruik maakt van het systeem. Die mogelijkheid valt nu weg. Zij zullen voortaan een C170-formulier moeten opstellen, wat veel meer reacties zal uitlokken en mogelijk tot meer discussies en agressie zal leiden. Daar zijn de betrokken personeelsleden van overtuigd. Ik begrijp eerlijk gezegd echt niet goed wat men doet.

Bovendien staat de maatregel haaks op de doelstellingen van deze regering die cashbetalingen wilde promoten en contant geld beschikbaar houden. Binnen een overheidsbedrijf wordt dat in bepaalde omstandigheden nu net niet meer toegelaten. Dat is een politiek aspect.

Voor mij is dit absoluut geen goede maatregel. Ik vrees dat dat ook in de praktijk zal blijken.

15.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses, bien qu'elles ne m'aient pas convaincue.

Vous dites que certains voyageurs attendent le dernier moment pour signaler qu'il n'ont pas de ticket; ce qui remet la balle au centre. Pour avoir été accompagnatrice de train, je sais que nous avons reçu la consigne de ne pas inquiéter les voyageurs qui ne nous prévenaient plus, puisqu'un supplément était d'office facturé. Ils n'avaient plus à entreprendre la démarche de nous prévenir et ils étaient habitués à ce système. Ici, les règles sont à nouveau modifiées. C'est assez curieux. Affirmer que tout le monde se trouve sur un pied d'égalité de cette façon me laisse perplexe. Certains touristes venant de loin décident d'utiliser nos trains. La SNCB ne communique pas jusqu'en Angleterre pour informer les Britanniques des nouvelles règles en Belgique. Lorsque je vais moi-même en vacances à l'étranger, je ne consulte pas immédiatement les informations relatives aux transports. Avec la suppression de la vente de tickets dans les trains, l'usager qui n'a pas pu acheter son ticket à temps écoperait d'une amende de 90 euros. Or de telles situations peuvent arriver lorsque l'application ne fonctionne pas, par exemple. L'amende de 90 euros est énorme.

Les usagers ne seront d'ailleurs pas les seuls à pâtir de cette nouvelle règle. Prenons les collègues accompagnateurs de train. Pensez-vous réellement que les tensions ou les agressions diminueront? Je pense que ce sera pire. L'accompagnateur devra toujours contrôler l'usager et demander sa carte d'identité si ce dernier n'est pas en règle. C'est précisément cette demande-là qui mène à des conflits: une méfiance s'installe dès que l'on demande la carte d'identité, les personnes craignant une dénonciation auprès de la police par exemple, alors que ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Vous dites qu'une procédure spécifique existera pour les cas particuliers, mais je me permets d'en douter. Les gens qui recevront le constat C170 devront se rendre au guichet pour payer leur ticket, alors que le nombre de guichets ouverts diminue. Faudra-t-il faire la demande en ligne? Ce ne serait pas une attitude très commerciale, à mon sens.

Avec un peu de recul, je me demande quelle sera la suite. Après la suppression de la vente de tickets à bord et la fermeture des guichets, on est en droit de se poser la question: l'objectif est-il de préparer la suppression du poste d'accompagnateur de train? En effet, c'est bien l'un de vos objectifs à plus long terme, selon votre note de politique générale. Au lieu de supprimer les services aux usagers et de réduire le personnel, faisons le contraire: ouvrons les guichets qui ont été fermés, assurons la présence de personnel dans les gares et dans les trains. C'est le meilleur moyen de faciliter la vie des usagers et de renforcer le sentiment de sécurité dans nos transports.

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

16 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van de nieuwe Defensiecodex voor de NMBS" (56015778C)

16 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les conséquences du nouveau Codex de la Défense pour la SNCB" (56015778C)

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

Uit recente berichtgeving blijkt dat de nieuwe defensiecodex een nieuwe categorie zou invoeren tussen vrede en oorlog: de zogenaamde militaire crisistijd. In die fase zou Defensie bijkomende bevoegdheden krijgen, onder meer voorrang op snelwegen en spoorlijnen, de mogelijkheid tot opvordering van goederen en personen, en ruimere bevoegdheden voor militairen bij de beveiliging van gevoelige infrastructuur. Zo zou militair vervoer per spoor voorrang krijgen op bepaalde lijnen en zouden bepaalde NMBS-installaties opeisbaar worden.

Heeft de minister kennisgenomen van de plannen ter zake? Hoe evalueert hij die?

Werd er voorafgaand overleg gepleegd met de minister en/of de NMBS en/of Infrabel? Zo ja, wanneer gebeurde dit en wat waren de conclusies van het overleg?

Kan de minister duiden over welke spoorlijnen/verbindingen het desgevallend zou gaan? Zal er op deze lijnen een bepaalde minimumcapaciteit inzake spooraanbod worden gegarandeerd?

Welke installaties van de NMBS zouden opeisbaar kunnen worden? Welke criteria werden gehanteerd bij de selectie hiervan?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De NMBS en ik hebben in dit stadium nog geen kennis kunnen nemen van de intenties van Defensie met betrekking tot de verwachte bijdrage van de NMBS als antwoord op de behoeften van de natie, zoals bedoeld in artikel 2.9 van de Defensiecodex. Voor meer details over uw vraag verwijs ik u graag naar mijn collega, de minister van Defensie. Ik kan u daarover geen andere inlichtingen geven.

16.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Daar zal ik het dan inderdaad mee moeten doen. We zullen daar later bij u of uw collega op terugkomen.

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

17 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geplande uitbreidingen aan het station van Diest" (56015805C)

17 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les travaux d'agrandissement prévus à la gare de Diest" (56015805C)

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

Op woensdag 6 mei jl. werd het vernieuwde station van Diest officieel ingehuldigd. Perrons werden verhoogd, er kwam een nieuwe voetgangerspassage over de sporen en het station is voortaan toegankelijk voor personen met een beperking.

Bijkomend werd er aangekondigd dat het aantal parkeerplaatsen voor auto's zou worden uitgebreid en dat de capaciteit voor fietsparkings zou worden verhoogd.

Kan de minister de precieze plannen voor de aangekondigde uitbreidingen toelichten? Werd er ter zake

een behoefteanalyse uitgevoerd die wees op tekorten binnen het huidige parkeeraanbod? Over hoeveel plaatsen voor auto's en fietsen zal het gaan? Bestaat er reeds een tijdschema ter zake? Wat zal de kostprijs zijn? Wie zal deze kostprijs (en welk deel) voor zijn rekening nemen? Zijn de nodige budgetten hiervoor beschikbaar?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Naar aanleiding van de officiële inhuldiging van het vernieuwde station van Diest kan de NMBS bevestigen dat de voorbije jaren, samen met de partners, sterk is geïnvesteerd in de uitbouw van dat station tot een modern, comfortabel en volledig toegankelijk mobiliteitsknooppunt. Diest is een van de belangrijkste knooppunten in de regio. Op een gemiddelde weekdag maken ongeveer 3.000 reizigers er gebruik van de trein en stoppen er meer dan 150 treinen. Vanuit Diest zijn er rechtstreekse verbindingen met onder meer Aarschot, Antwerpen, Brussel, Hasselt, Leuven en Brussels Airport. In dat kader focust de NMBS op een vlotte en veilige overstap tussen de trein en andere vervoersmodi in een station dat autonoom toegankelijk is voor iedereen.

De aangekondigde uitbreiding gaat voor de NMBS in de eerste plaats om de verdere versterking van het trein-fietsaanbod en om een bijkomende capaciteitsverhoging van de autoparking. Voor de fiets heeft de NMBS sinds de start van de globale ontwikkeling het aantal fietsparkeerplaatsen al verdubbeld tot meer dan 800 plaatsen, gespreid over twee nieuwe, overdekte fietsenparkings. De fietsenparking aan de Fort Leopoldlaan met ruim 200 plaatsen werd onlangs geopend. Daarnaast voorziet de NMBS nog in een derde fietsenparking aan de voorzijde van het station. De bijkomende parking wordt tegen eind dit jaar gerealiseerd en zal ongeveer 300 plaatsen tellen. Daardoor zal het station in totaal over ongeveer 1.100 overdekte fietsparkeerplaatsen beschikken.

Met die investeringen willen we inspelen op de duidelijke groei van het fietsgebruik naar de stations en tegelijk de aantrekkelijkheid van duurzame en multimodale verplaatsingen versterken.

De vraag naar autoparkeerplaatsen blijft hoog. De vernieuwde stationsparking telt vandaag 520 plaatsen, waaronder plaatsen voor reizigers met een beperkte mobiliteit en laadpunten voor elektrische wagens. Op drukke weekdagen zijn die bijna volledig bezet.

Ook in de straten rond het station worden veel wagens geparkeerd. Dat onderstreept dat vanuit het perspectief van de NMBS bijkomende capaciteit wenselijk is om de bereikbaarheid van het station te blijven garanderen en de parkeerdruk in de omgeving te beperken. Daarom werkt de NMBS aan een forse uitbreiding van de autoparking, met als ambitie om de capaciteit de komende jaren met minstens de helft te verhogen. De concrete uitwerking, inclusief de ruimtelijke inpassing, een eventuele fasering en de praktische organisatie, worden verder afgestemd met Infrabel en de betrokken lokale en provinciale overheden.

Wat de behoefteanalyse betreft, baseert de NMBS zich op de vastgestelde bezettingsgraden en de bredere evaluatie van de parkeersituatie in en rond het station. De hoge bezetting op weekdagen en het zichtbare uitwijkparkeren in de omliggende straten vormen duidelijke indicatoren van de druk op het huidige aanbod. De NMBS blijft dat monitoren en stemt haar verdere plannen af met de partners, zodat de oplossing zowel functioneel als ruimtelijk verantwoord is.

Wat de timing en de kostprijs betreft, kan de NMBS vandaag de krachtlijnen bevestigen. De derde fietsenparking, goed voor circa 300 plaatsen, is gepland tegen eind dit jaar. Voor de uitbreiding van de autoparking gaat het om een meerjarige ambitie waarvan de concrete planning, uitvoeringsmodaliteiten en budgettaire raming verder worden uitgewerkt in overleg met de partners. In die fase zal ook worden bepaald welke delen van de investering door de NMBS worden gedragen en hoe eventuele cofinanciering of afstemming met andere infrastructuurprojecten kan gebeuren. De NMBS zal daarover communiceren, zodra de technische en financiële uitwerking is gefinaliseerd.

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

De werken aan het station van Diest, dat onlangs officieel werd heropend, hebben lang geduurd en voor heel wat overlast gezorgd, maar het resultaat is mooi. Het is wel onvoorstelbaar pijnlijk dat nu bijkomende plaatsen moeten worden gecreëerd, onder andere voor auto's. Ik heb de verslagen van 2021 nagelezen over de discussies in de commissie over het aantal in te richten parkeerplaatsen voor auto's. Daarin lees ik dat er sprake was van 1.200 tot 1.900 plaatsen. Uiteindelijk is men geland op 520. De NMBS stelt dat zij zich in haar behoefteanalyses altijd baseert op vastgestelde bezettingsgraden.

Wij wierpen destijds al op dat er dagelijks zeker een capaciteit van meer dan 1.400 autoparkeerplaatsen nodig was en dat de aantallen waarvan er toen sprake was, niet zouden voldoen. Wij zijn nu vijf jaar later, het station is geopend en we moeten vaststellen dat er inderdaad te weinig parkeerplaatsen zijn en dat men opnieuw moet beginnen! Een bedrijfsleider van een privébedrijf die op die manier projecten beheert, krijgt onmiddellijk zijn C4. Het resultaat was echt *an accident waiting to happen*. De capaciteit is te beperkt en men moet alweer een nieuw project uitwerken, wat ook niet van vandaag op morgen gerealiseerd wordt.

Ik betreurt het ten zeerste dat niet van bij het begin de juiste keuzes werden gemaakt. Er werd initieel zelfs gesproken over een parkeertoren. Dat die plannen uiteindelijk niet worden verwezenlijkt, hoeft geen probleem te zijn als het op een andere manier kan. Dat men echter systematisch alle waarschuwingen in de wind sloeg en nu tot de vaststelling komt dat er te weinig plaatsen zijn, is bijzonder pijnlijk.

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 "Het banenverlies bij Alstom in Brugge" (56015806C)

18 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les pertes d'emploi chez Alstom à Bruges" (56015806C)

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

Uit het sociaal overleg bij treinbouwer Alstom in Brugge blijkt dat 93 arbeiders en 24 bedienden hun job zullen verliezen. In totaal zullen er dus 117 werknemers, ongeveer een kwart van het personeel, hun werk en inkomen verliezen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de mogelijke betrokkenheid van Alstom Brugge bij de uitvoering van het contract van de AM30-treinen dat aan de Spaanse treinbouwer CAF werd toegewezen? Bestaan hierover reeds concrete afspraken of overeenkomsten?

Op welke termijn zal het aangekondigde banenverlies bij Alstom Brugge plaatsvinden?

In een eerder antwoord op een mondelinge vraag over de situatie bij Alstom in Brugge gaf de minister aan om voorstander te zijn van een herziening van de regelgeving inzake overheidsopdrachten waarbij zou worden nagegaan of daarin criteria kunnen worden opgenomen die rekening houden met de lokale economische gevolgen, de industriële ontwikkeling en de werkgelegenheid, met inachtneming van de Europese regelgeving. Welke initiatieven heeft de minister hieromtrent tot op heden genomen? Wat is de stand van zaken? Welke verdere acties heeft de minister gepland?

18.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, uw eerste vraag betreft gesprekken tussen CAF en Alstom. Ik heb de directies van CAF en Alstom al ontmoet en het belang benadrukt van de ontwikkeling van industriële relaties tussen CAF en de leveranciers en onderaannemers die in België gevestigd zijn, waaronder Alstom. In het najaar is een nieuwe ontmoeting gepland met de directie van CAF. Ik zal dat onderwerp zeker opnieuw ter sprake brengen.

In Frankrijk werd recent een fabriek van Alstom overgenomen door CAF, wat aantoont dat oplossingen mogelijk zijn als de wil om te slagen bij alle betrokken partijen aanwezig is.

Het banenverlies bij Alstom is een vraag voor Alstom. Ik kan me dus niet in haar plaats uitspreken.

Wat de evolutie van de regels rond overheidsopdrachten op Belgisch en Europees niveau betreft, wordt er daaraan voortdurend gewerkt op interdepartementaal niveau onder de bescherming van de Kanselarij van de Eerste Minister. Mijn beleidscel staat in nauw contact met de Kanselarij. Momenteel wordt een herziening van de Europese richtlijn inzake overheidsopdrachten voorbereid. De Belgische deskundigen zijn daarbij betrokken om de belangen van ons land te verdedigen. De huidige economische, industriële en geopolitieke uitdagingen maken een sterke en proactieve betrokkenheid van ons land bij dat proces immers noodzakelijk.

Tot slot moeten de Europese werkzaamheden rond de Europese preferentie worden vermeld. Opdrachtgevers kunnen in een overheidsopdracht, naast de gebruikelijke criteria, ook criteria invoeren die betrekking hebben op de cyberveiligheid, het onderhoud, de veiligheid van de kritieke infrastructuur of de kwaliteit en de continuïteit van de dienstverlening.

Die criteria kunnen er in de praktijk toe leiden dat Europese operatoren meer worden bevoordeeld in strategische sectoren zoals het spoor, zonder dat er sprake is van onwettige discriminatie.

18.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, er wordt heel veel gepraat over het aanpassen van de wetgeving. U hebt dat zelf in het verleden nog aangegeven. Dat is inderdaad heel belangrijk. Dat dit niet van vandaag op morgen kan, begrijp ik ook. Er komt namelijk wel wat overleg en werk bij kijken.

Ik kan alleen maar hopen dat er in het najaar, bij de nieuwe gesprekken met CAF, iets concreets uit de bus komt, want dat is absoluut wenselijk. We kunnen natuurlijk blijven wachten en praten, maar op een zeker moment zal er hopelijk iets komen.

Het is natuurlijk ongelooflijk triestig wat er bij Alstom in Brugge staat te gebeuren. Ik hoop dat daar toch nog oplossingen voor kunnen worden gevonden.

Dank u voor uw antwoord.

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

19 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De resultaten van de NMBS in 2025" (56015820C)

19 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les résultats 2025 de la SNCB" (56015820C)

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

Uit de jaarcijfers voor 2025 van de NMBS blijkt dat de Ebitda/operationeel resultaat 54,2 miljoen euro bedroeg. Dat is meer dan een halvering van het resultaat van 2024 dat 131,6 miljoen euro bedroeg.

Het goede nieuws was dat het schuldniveau van de NMBS daalde tot 1,532 miljard euro. Dit cijfer dient echter genuanceerd te worden aangezien dit te danken is aan tijdelijke vertragingen en uitstel van grote investeringen. Noodzakelijke vernieuwingen voor de treinreizigers die uitgesteld werden of vertraging opliepen.

Hoe evalueert de minister de negatieve evolutie van het operationeel resultaat bij de NMBS?

Wat zullen de gevolgen zijn van het lage operationeel resultaat voor toekomstige investeringen en het toekomstig beleid bij de NMBS?

Acht de minister het een probleem dat de stijging van de inkomsten en de daling van de kosten bij de NMBS onder de vooropgestelde bedragen blijven waarop de in 2022 vastgelegde contractuele exploitatievergoeding van de staat werd gebaseerd? Zo neen, overweegt de minister aanpassingen door te voeren?

Kan de minister bevestigen dat de afbouw van de schuldgraad bij de NMBS vooral een gevolg is van het uitstellen van investeringen? Zo ja, in welke mate werd de schuldgraad structureel afgebouwd?

Welke impact zal de recente verlaging van de kredietwaardigheid van de NMBS door ratingbureau Moody's hebben op de financiële situatie en de schuldpositie van de NMBS?

Sterken de resultaten van 2025 van de NMBS de minister in zijn overtuiging dat de door deze regering geplande besparing van 675 miljoen euro in de periode 2025-2029 realistisch en haalbaar is en dat deze strookt met de uitgesproken ambities inzake het verhogen van het vervoersaanbod en de kwaliteit

van de dienstverlening binnen het spoor?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, in een context die gekenmerkt werd door 27 stakingsdagen, gespreid over een groot deel van 2025, boekt de NMBS gemengde resultaten. Het aantal treinreizigers stijgt licht, terwijl de stiptheid en de klanttevredenheid duidelijk verbeteren. Het financiële resultaat blijft positief, maar ligt wel lager dan het jaar voordien.

In 2025 bedraagt het operationele resultaat, de recurrente EBITDA, van de NMBS 54,2 miljoen euro tegenover 131,6 miljoen euro in 2024. Die daling heeft te maken met verschillende factoren. De stijging van de inkomsten, voornamelijk dankzij het toegenomen aantal reizigers, en de daling van de kosten blijven op dit moment onder de hypothese waarop de in 2022 vastgelegde contractuele exploitatievergoeding van de Staat werd vastgesteld voor 2025. Daaraan moet een negatief financieel effect worden toegevoegd als gevolg van de 27 stakingsdagen in 2025. Die hebben geleid tot een inkomstenverlies door een lagere ticketverkoop, dat hoger ligt dan de uitgespaarde kosten voor infrastructuurvergoedingen, energie enzovoort.

De NMBS is aanzienlijk blijven investeren, met name in de modernisering en de aankoop van nieuwe treinen, in de uitbreiding van het aantal autonoom toegankelijke stations en in de digitalisering, om zo haar dienstverlening aan de klanten verder te versterken. Ondanks de besparing van 675 miljoen euro voor de periode 2025-2029, die door de regering werd gevraagd aan de spoorsector, heeft de NMBS haar investeringen voortgezet om haar verplichtingen uit het openbaredienstcontract met de Belgische Staat na te komen, net als haar engagementen uit het ondernemingsplan 2023-2032.

Ik wens u er ook aan te herinneren dat de financiële compensatie die de Staat aan de NMBS betaalt, strikt wordt omkaderd door het openbaredienstcontract, dat zelf is gesloten met inachtneming van de beginselen van de Europese verordening 1370/2007. Die verordening laat immers enkel toe dat bij spoorwegondernemingen de netto kosten van hun openbare dienstverplichtingen worden gedekt.

Ik wil benadrukken dat het openbaredienstcontract 2023-2032 aan de NMBS via een rechtstreekse gunning alle openbaredienstverplichtingen voor het volledige nationale grondgebied heeft toegewezen voor een duur van tien jaar. Daarbij hoort een bijzonder strikt prestatieschema dat door het openbaredienstcontract wordt omkaderd en door de Staat wordt opgevolgd in het kader van de prestatiedialoog.

De economische schuld daalde in 2025 verder tot 1,532 miljard euro, tegenover 2,146 miljard euro in 2024. Dat bijzondere schuldniveau is grotendeels toe te schrijven aan tijdelijke vertragingen en uitstel van enkele grote investeringen in rollend materieel, zoals de nieuwe MR30-stellen, stations en digitalisering. Zelfs wanneer de effecten van die uitgestelde investeringen worden geneutraliseerd, blijft de schuld van de NMBS sinds 2022 verder verbeteren, en sneller dan voorzien. Die verbetering is te danken aan operationele resultaten die in 2023 en 2024 boven de verwachtingen lagen en aan een beheersing van de rentelasten. Het ondernemingsplan voorziet in een structurele vermindering van de schuld met ongeveer 1 miljard euro tijdens de looptijd van het contract.

Vooreerst dient te worden opgemerkt dat de ratingaanpassing waarnaar u verwijst, het directe gevolg is van de verlaging van de rating van de Belgische Staat, net zoals dat het geval was voor talrijke andere private en openbare entiteiten en overheidsbedrijven. Voor de NMBS heeft die ratingverlaging geen impact op de financiële lasten onder de lopende financiële contracten. Op basis van de beschikbare informatie zal de impact op de financiële lasten van toekomstige financieringen beperkt blijven.

De maatregelen om de NMBS weerbaarder te maken en verder voor te bereiden op wat komt na 2032, werden vastgelegd en geïntegreerd in het contract van openbare dienst 2023-2032. Dat voorziet in een gemiddelde productiviteitsinspanning van 1 % per jaar door de NMBS evenals in de geleidelijke vermindering van de exploitatiecompensatie die de Staat betaalt. Het stopt daar niet. Naast de productiviteitsinspanning die al door het contract van openbare dienst wordt opgelegd, moet de NMBS zich ook schikken naar de bijkomende besparingsinspanning die van de volledige spoorwegsector wordt gevraagd in het regeerakkoord, waarover ik daarnet al sprak. De te leveren inspanning is dus reëel.

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

bevat zowat alle elementen die ik in mijn vraagstelling heb meegegeven.

De essentie is dat ik mij een beetje zorgen maak over de situatie, in die zin dat het resultaat in 2025 natuurlijk niet schitterend was. Er wordt gewezen op de inkomsten die minder hoog waren en de kosten die minder laag waren dan ingeschat. Er wordt gewezen op stakingsdagen. Dat brengt natuurlijk inkomstenverlies met zich mee, dat is logisch. Tegelijk zegt men dat de stiptheid, het aantal stakingsdagen en de klantentevredenheid stijgen. U weet wat ik daarvan denk. Ik heb het vanochtend ook al gehad over die klantentevredenheid en de stiptheid waarmee de NMBS uitpakt. Ik heb daar toch wel mijn bedenkingen bij.

Feit is dat men verwijst naar een aantal factoren. Ik maak mij zorgen dat grote investeringen worden uitgesteld, onder andere in rollend materieel, de MR30's. Kan ik daaruit afleiden dat, als de investeringen waar vertraging op zit worden uitgevoerd, het schuldniveau opnieuw zal stijgen? Ik hoop van niet. Feit is dat die investeringen zeer dringend nodig zijn voor het kunnen uitvoeren van het vervoersaanbod, dat men zelfs nog wil verhogen. Dat is essentieel.

Dat gekoppeld aan het feit dat er deze legislatuur een besparingsoefening van 675 miljoen euro moet worden gedaan, maakt dat ik mij toch wat zorgen maak over de manier waarop treinreizigers hun aanbod in de toekomst uitgevoerd zullen krijgen. We zullen dat zelf opvolgen, maar de parameters die ik hier zie, ogen in mijn ogen niet goed.

Wordt vervolgd. Ik hoop dat ik ongelijk krijg.

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

20 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kwaliteit van de dataverbinding op de trein" (56015822C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het mobiele bereik in de treinen" (56016151C)

20 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La qualité de la connexion internet à bord des trains" (56015822C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le réseau mobile dans les trains" (56016151C)

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

Uit metingen van de federale telecomregulator BIPT blijkt dat mobiel internet nog steeds erg moeilijk te gebruiken is op de trein. Nochtans zouden de telecomoperatoren hun verplichtingen inzake dekkingscapaciteit wel nakomen. Nadat de NMBS in 2024 besliste om geen Wifi in haar treinen te installeren koos men er voor om de thermische coating van de ramen in de treinen met lasers aan te passen zodat radiosignalen beter doorgelaten worden.

Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot het aanpassen van de ramen van de treinen? Hoeveel procent van het rollend materieel is intussen behandeld? Hoeveel treinstellen dienen er nog aangepast te worden? Aan welk tempo gebeurt dit? Wat is het voorziene schema van de aanpassingen?

Wat is tot op heden de kostprijs van de al uitgevoerde aanpassingen? Komt die kostprijs overeen met de kostenramingen zoals vooraf ingeschat?

Hebben de reeds aangepaste aanpassingen geleid tot een goede en stabiele ontvangst van radiosignalen en dataverbindingen in de trein?

Welke maatregelen zijn er volgens de minister nog nodig om een betrouwbare en stabiele dataverbinding over het gehele spoornet te kunnen aanbieden aan de treinreizigers? Welke acties zullen er in die zin ondernomen worden?

De **voorzitter**: Mevrouw Cuylaerts is niet aanwezig om haar vraag te stellen.

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De vensters van alle recente voertuigen, de MR08, de M6 en de eerste geleverde M7-voertuigen worden gedecoat. Voor de I11 en de MR96 heeft het decoaten geen toegevoegde waarde, aangezien ze niet met een thermische metaalcoating zijn uitgerust. Begin mei waren al 673 rijtuigen uitgerust met 4G- en 5G-doorlatende beglazing: 221 M6-rijtuigen en 452 M7-rijtuigen. Dat is ongeveer 42 % van het door locomotieven getrokken wagenpark.

Een nieuwe methode die toelaat om standaardbeglazing te decoaten met behulp van een mobiele behandeling in plaats van volledig niet-gecoate beglazing aan te kopen, is intussen ontwikkeld. De vermoedelijke seriestart van die techniek is gepland tegen juni 2027.

De aanpassingen gebeuren als volgt. Voor de MR08 moeten tegen 2035 nog 305 Desirostellen worden uitgerust. Voor de M6 moeten tegen 2031 nog 51 rijtuigen worden behandeld. Voor de M7 gaat het nog om 241 rijtuigen tegen 2035.

Tijdens de midliferevisie moest de beglazing van de M6-rijtuigen wegens corrosie van de raamkaders worden vervangen. In dat licht heeft de NMBS gekozen voor gedecoate beglazing in plaats van standaardbeglazing. Dat bracht meerkosten van 15 % met zich mee. Die meerkosten werden opgevangen binnen de globale kostprijs van de revisie en werden dus niet als een afzonderlijk bedrag geboekt. Voor de M7 kwam dat overeen met de prijs van het *variation order*, wat neerkwam op 1,5 miljoen euro.

Het BIPT heeft de kwaliteit van de gsm-verbinding onder meer gemeten: op NMBS-treinen wordt voor twee gsm-operatoren de communicatie met voice calls in meer dan 95 % gehaald. De derde operator scoort iets minder goed met 88%.

Wat webbrowsing en messaging betreft, is de communicatie in meer dan 90 % van de gevallen geslaagd. Een trein kan tot 1.200 reizigers vervoeren. De gelijktijdige omschakeling van talrijke gsm's van 4G naar 5G of omgekeerd en de gelijktijdige verbinding in grote aantallen met een andere antenne kunnen tot een tijdelijke overbelasting van het gsm-systeem leiden en bijgevolg tot een vermindering van de kwaliteit van de gsm-verbindingen.

Het materiaal met 4G- en 5G-doorlatende beglazing wordt op het hele NMBS-netwerk ingezet, met uitzondering van de niet-geëlektrificeerde lijnen tot de vervanging van de motorwagens MW41 door de batterijtreinen MR30. Er is de wens dat de BIPT ook daar metingen uitvoert met betrekking tot de dekking en de datacapaciteit langsheen die lijn. De 154.000 zitplaatsen van de MR30 zullen met 4G- en 5G-doorlatende beglazing worden uitgerust. De levering wordt verwacht vanaf 2030. Volgens de planning zal binnen 10 jaar 90 % van de zitplaatsen met 4G-en 5G-doorlatende beglazing zijn uitgerust.

Naast de technische vaststellingen is het belangrijk te benadrukken dat connectiviteit in de trein vandaag niet louter meer comfort is, maar een essentiële hefboom vormt om het spoor aantrekkelijker te maken, mobiel werken te ondersteunen en de modal shift te bevorderen. Het verschil tussen de theoretische dekking langs de spoorlijnen en de reële ervaringen van de reizigers toont duidelijk aan dat de uitdaging vandaag vooral ligt in de kwaliteit en de praktische toepassing. Het volstaat niet om dekking te voorzien langs de sporen, de reiziger moet ook daadwerkelijk een stabiele verbinding kunnen gebruiken in de trein zelf.

Dat strookt met de keuze van de NMBS om in te zetten op technische oplossingen zoals de aanpassing van de raamcoating in plaats van de algemene uitrol van wifi, in een logica van kostenefficiëntie en pragmatisme.

Dat mag echter niet de minimale ambitie zijn. Integendeel, we moeten blijven inzetten op een gecoördineerde aanpak met de betrokken actoren, namelijk de NMBS, Infrabel, het BIPT en de telecomoperatoren, om zwakke zones gericht aan te pakken en connectiviteit systematisch mee te nemen in toekomstige investeringsbeslissingen, onder meer bij de aankoop van nieuw rollend materieel. De ambitie is duidelijk: van de trein een volwaardige digitale ruimte maken, waar de reistijd beter kan worden benut, zowel professioneel als privé. Dat past volledig in een moderne mobiliteitsvisie gericht op de behoeften van de reizigers.

Daarnaast heeft de NMBS de mogelijkheid om wifi in de trein te installeren, grondig onderzocht, maar verwierp zij uiteindelijk die optie om economische en operationele redenen. De kosten voor een algemene installatie van wifi aan boord van de treinen werden geraamd op ongeveer 160 miljoen euro, plus bijna 13 miljoen euro per jaar voor exploitatie en onderhoud. Een dergelijke oplossing zou bovendien ingrijpende technische aanpassingen aan het rollend materieel met zich meebrengen, evenals de installatie van apparatuur aan boord, zoals routers en antennes, en een aanzienlijke stilstand van treinen voor de uitvoering en het onderhoud van de werkzaamheden.

In de huidige context, die wordt gekenmerkt door aanzienlijke financiële beperkingen en de noodzaak om prioriteiten te stellen bij investeringen, lijkt een dergelijk uitgavenniveau moeilijk verdedigbaar. Dat geldt des te meer aangezien de mobiele 4G- en vooral 5G-netwerken zich snel ontwikkelen langs de spoorweginfrastructuur en structurele verbeterperspectieven bieden voor de connectiviteit, zonder dat even zware investeringen in het rollend materieel nodig zijn.

20.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor het zeer uitgebreide antwoord. Ik zal het zeker nog eens volledig herbeluisteren, want het bevatte veel informatie.

Het staat vast dat er nog een lange weg af te leggen is. Dat geeft u zelf ook aan. Ik hoor dat er tegen 2030 en 2035 nog heel wat moet gebeuren.

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

Le **président**: Les questions n° 56015877C et n° 56015650C de M. De Smet sont reportées.

21 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Pride Week bij de NMBS" (56015896C)

21 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La Pride Week à la SNCB" (56015896C)

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

Ter gelegenheid van de Pride week en Idahobit op 17 mei neemt de NMBS verschillende initiatieven. Zo werd een 'Trainbowtrein' volledig met regenboogkleuren bestickerd, worden de stations van Brussel-Centraal en Doornik speciaal verlicht en worden regenboogvlaggen gehesen in verschillende stations.

Kan de minister de totale kostprijs van alle 'Pride-initiatieven' van de NMBS duiden?

Beschouwt de minister het speciaal bestickeren van treinen voor de Pride week een kerntaak van de NMBS?

Worden ook andere bestickeringsacties van treinen overwogen zoals bijvoorbeeld het bestickeren van treinen met een Vlaamse Leeuw ter ere van de Vlaamse feestdag? Zo neen, waarom niet?

In hun communicatie over de ondernomen acties verwijst de NMBS naar de elementen vertrouwen, respect en veiligheid die ze belangrijk vinden. Kan de minister duiden op welke wijze en in welke mate het bestickeren van een trein met de regenboogkleuren bijdraagt aan het verbeteren van het vertrouwen van de treinreizigers in de prestaties van de NMBS? Kan de minister duiden op welke wijze en in welke mate het bestickeren van een trein met de regenboogkleuren bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheid van de treinreizigers en het spoorpersoneel?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de ontwikkeling van een eigentijds hr-beleid en een bedrijfscultuur gebaseerd op onze PROS-waarden – professionalisme, respect, ondernemerschap en samenwerking – behoort tot de prioritaire doelstellingen van de NMBS. Een diversiteits- en inclusiebeleid maakt daarvan integraal deel uit. De NMBS wil gelijke kansen garanderen om de diversiteit van haar reizigers zo goed mogelijk te weerspiegelen in haar personeelsbestand en een inclusieve bedrijfscultuur verder uit te bouwen. Dat is een bron van innovatie en draagt bij tot een nog betere dienstverlening aan de klant. Dat maakt bovendien deel uit van de verplichtingen in het kader van het contract van openbare dienst, zoals beschreven in artikel 102, inzake sociale

verantwoordelijkheid, diversiteit en inclusie.

Ten eerste voert de NMBS een hr-beleid dat gebaseerd is op de beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en inclusie om de maatschappelijke diversiteit van de klanten zo goed mogelijk te weerspiegelen binnen de onderneming en om de omstandigheden te creëren die bevorderlijk zijn voor het welzijn en het engagement van het personeel. Ten tweede zal de NMBS actieplannen ontwikkelen om dat beleid inzake gelijke kansen, diversiteit en inclusie te concretiseren en engageert zij zich om het diversiteitslabel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te behouden. Ten derde voert de NMBS een actief beleid ter voorkoming van discriminatie door middel van opleidings- en sensibiliseringsprogramma's, met bijzondere aandacht voor diversiteit, inclusie en financiële kwetsbaarheid.

Sinds de lancering van het diversiteits- en inclusiebeleid All Different, All PROS in 2018 wordt structureel rond die thema's gewerkt via opeenvolgende diversiteitsplannen die de engagementen van de NMBS op het vlak van hr-beleid, diversiteit en inclusie concreet vertalen. De erkenning van dat beleid blijkt ook uit de Federal Diversity and Inclusion Award die de NMBS in 2021 ontving en de diversiteitslabels die de NMBS in 2022 en 2024 mocht ontvangen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dat bredere kader passen ook de zichtbare initiatieven tijdens de Pride Week, die bijdragen aan bewustmaking en aan het versterken van een veilige en respectvolle werkomgeving voor iedereen.

Hoewel dergelijke initiatieven niet behoren tot de operationele kernactiviteiten van de NMBS, zoals vervoer en stiptheid, maken zij wel deel uit van het hr- en inclusiebeleid van de onderneming. Dat beleid draagt bij tot een psychologisch veilige en respectvolle werkomgeving waar iedereen zichzelf kan zijn.

Wat de kostprijs betreft, verduidelijkt de NMBS dat de initiatieven in het kader van de Pride Week deel uitmaken van het bredere diversiteits- en inclusiebeleid van de onderneming. Die initiatieven werden binnen NMBS gedragen en gerealiseerd. Zo kan de NMBS de bestickering van treinen volledig in eigen beheer uitvoeren, waardoor de kosten beperkt blijven tot enkele duizenden euro's.

De NMBS beoordeelt communicatie- en sensibiliseringscampagnes geval per geval, in functie van hun relevantie binnen het hr-beleid, het diversiteitsbeleid en het maatschappelijke engagement van de onderneming. Er bestaat daarbij geen automatisch principe van gelijkstelling tussen uiteenlopende initiatieven of thema's.

Om de ontwikkeling van ieders professionele vaardigheden zonder onderscheid te ondersteunen en een werkklimaat te creëren dat inclusie bevordert, werkt de NMBS bovendien al enkele jaren nauw samen met Trainbow Belgium, de LGBTQIA+-vereniging van medewerkers van de NMBS, Infrabel en HR Rail, die mee sensibiliseert rond inclusie en discriminatie. Door zichtbaar in te zetten op respect en inclusie wil de NMBS bijdragen aan een omgeving waarin reizigers en medewerkers zich veilig en gerespecteerd voelen. Dat gevoel van sociale veiligheid vormt mee een onderdeel van de kwaliteit van de openbare dienstverlening.

Ik wil er ook nog op wijzen dat het niet klopt om dit soort initiatieven te reduceren tot een karikaturale tegenstelling met de kerntaak van een moderne overheidsonderneming. De NMBS wordt en blijft in de eerste plaats beoordeeld op de kwaliteit, de veiligheid en de stiptheid van haar dienstverlening. Dat is ook de maatstaf waaraan wij haar toetsen, maar het zou even simplistisch zijn te vergeten dat respect, werksfeer en een gevoel van veiligheid een essentieel onderdeel vormen van de kwaliteit van de dienstverlening. Een onderneming die geen respectvolle werkomgeving waarborgt, zowel voor haar medewerkers als voor haar reizigers, brengt op termijn haar eigen prestaties in gevaar.

Dat gezegd zijnde begrijp ik uw bezorgdheid over het evenwicht dat bewaard moet blijven. Die initiatieven moeten evenredig blijven, binnen een neutraal kader passen en elke schijn van ongelijke behandeling vermijden. De NMBS is een openbare dienst. Ze is van iedereen en moet iedereen met dezelfde eisen van gelijkheid en respect benaderen.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56015921C de M. Legasse est reportée.

22 Questions jointes de

- **Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les survols lors de la célébration des 250 ans d'indépendance des États-Unis" (56015924C)**
- **Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fête d'anniversaire des États-Unis" (56015953C)**
- **Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fête du 4 juillet" (56015997C)**

22 Samengevoegde vragen van

- **Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchtparade ter gelegenheid van de 250ste verjaardag van de onafhankelijkheid van de VS" (56015924C)**
- **Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verjaardagsfeest van de Verenigde Staten" (56015953C)**
- **Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het 4 juli-feest" (56015997C)**

22.01 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le ministre, je vais vous interroger aujourd'hui sur un sujet qui fait couler beaucoup d'encre ces dernières semaines, à savoir la célébration des 250 ans d'indépendance des États-Unis d'Amérique.

L'ambassadeur américain nous promet un show à l'américaine, avec plus de 5 000 invités et la privatisation partielle, voire totale, du parc du Cinquantenaire. Une telle organisation soulève un certain nombre de questions. Les riverains – qu'ils soient directement concernés ou plus largement – ainsi que plusieurs associations expriment leurs inquiétudes. Pourquoi? Parce que l'événement prévoit notamment le survol de la capitale par des F-35 et des A400M, comme le souhaite l'ambassadeur américain.

Monsieur le ministre, l'inquiétude des Bruxellois est donc réelle. Si vous autorisez demain le survol des F-35 et, par conséquent, la fermeture du couloir aérien au-dessus du parc du Cinquantenaire, les avions de ligne devront être déviés vers d'autres pistes et emprunter d'autres couloirs. Parmi ceux-ci, la route dite "Crucke" serait particulièrement survolée, car une partie du trafic y serait déportée.

Si je vous interroge, c'est en raison des informations qui circulent et qui semblent contradictoires. D'une part, le ministre des Affaires étrangères a indiqué que la question était toujours à l'étude. D'autre part, un député de votre parti s'est exprimé contre cette fermeture aérienne. Enfin, selon la presse, vous n'auriez pas encore pris de décision concernant la fermeture de l'espace aérien au-dessus du parc du Cinquantenaire.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations et le survol de la capitale par ces avions? L'espace aérien au-dessus du parc du Cinquantenaire sera-t-il fermé? Quelle est l'implication du SPF Mobilité dans l'organisation de cette fête? Enfin, des budgets belges sont-ils alloués à cet événement, puisque l'ambassadeur parle de plus de 3,6 millions d'euros pour cette fête?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises, il n'est pas dans mon intention d'accepter la fermeture de notre espace aérien pour autoriser le survol de Bruxelles par 25 avions de chasse. C'était la demande initiale de l'ambassadeur.

L'ambassadeur a revu sa copie et demanderait – j'utilise le conditionnel à dessein, car la DGTA n'a à ce stade reçu aucune demande officielle – une autorisation pour le vol de six avions militaires de type C-130 et Spitfire et le largage de deux parachutistes.

Cela ne changera rien à mon point de vue: il n'y aura pas de fermeture de l'espace aérien. Si cela implique la fermeture de l'espace aérien, il n'y aura pas d'autorisation.

Quoi qu'il en soit, la DGTA doit être officiellement saisie d'une demande avant d'analyser l'opportunité d'y répondre favorablement. Il est évident que l'État ne prendra pas en charge les coûts générés par l'organisation de cette festivité. Je peux d'ores et déjà vous signaler qu'à titre personnel, je n'y prendrai

pas part.

22.03 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse, qui est claire et limpide et qui va, je l'espère, rassurer les riverains et les Bruxellois. On attend de voir si l'ambassadeur va introduire une nouvelle demande, mais j'ose espérer qu'il ne le fera pas, vu que vous avez déjà donné une fin de non-recevoir pour la première.

Je vous remercie en tout cas pour la réponse qui m'a été formulée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le port du casque obligatoire" (56015937C)**

23 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De helmplicht" (56015937C)**

23.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous avez annoncé votre grande mesure pour la mobilité durable en 2026, qui est de rendre le port du casque obligatoire pour les trottinettes électriques dépassant les 20 km/h. Alors là, je pense que la décarbonation est en route!

C'était quelque peu confus, car lors de l'annonce de cette mesure, il était question d'une obligation du port du casque pour les vélos électriques, qui a ensuite été limitée aux seules trottinettes. Pouvez-vous nous expliquer ce qui s'est passé sur le plan de la communication?

Monsieur le ministre, j'ai un principe en matière de sécurité des usagers vulnérables. Vous ne pouvez pas demander à une catégorie d'usagers d'être entièrement responsable de sa propre sécurité. Si vous demandez ces efforts à ce public-là, il me semble qu'il est de bonne guerre d'en demander également aux usagers circulant avec des véhicules plus lourds et plus dangereux.

Quelles autres solutions privilégiez-vous pour limiter les accidents de la route impliquant des cyclistes ou des trottinettes, par exemple via des campagnes de sensibilisation des automobilistes? Prévoyez-vous de renouveler le plan Be Cyclist 2021-2024 qui avait pour objectif d'aider un maximum de personnes à utiliser le vélo? Une évaluation a-t-elle été réalisée? Si oui que révèle-t-elle? Quelles solutions prévoyez-vous pour améliorer la sécurité des cyclistes et des trottinettistes?

23.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je voudrais tout d'abord rappeler que le projet d'arrêté royal que j'ai soumis au gouvernement porte sur les engins de déplacement motorisés qui, par construction, ont une vitesse supérieure à 20 km/h. Différents hôpitaux universitaires m'ont alerté des séquelles graves liées aux accidents de trottinette électrique.

En effet, les accidents de trottinette, que l'on pouvait encore qualifier il y a peu de phénomène marginal, si l'on prend en compte le nombre absolu de victimes, sont devenus un véritable sujet de préoccupation. Sur la base des chiffres du baromètre de la sécurité routière, nous sommes passés de deux à quatre tués en 2023 à 2024, à 13 tués pour l'année 2025.

J'ai la conviction que les mesures que j'ai proposées, et je pense en particulier au port du casque, représentent le meilleur équilibre possible aujourd'hui entre sécurité et mobilité durable. Cela concerne tous les engins de déplacement motorisés tels que définis dans l'article 2, §15, et pas uniquement les trottinettes électriques.

Ce sont les régions qui sont compétentes pour la sensibilisation en matière de sécurité routière. Je vous renvoie notamment aux campagnes réalisées par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière.

En ce qui concerne le vélo, le gouvernement a récemment approuvé le plan Be Cyclist 2.0, permettant de renforcer les incitants fédéraux pour le développement du vélo en Belgique au regard des objectifs ambitieux repris dans les plans régionaux de promotion du vélo. Comme le prévoit l'accord de gouvernement, une évaluation du précédent plan Be Cyclist 2021-2024 a été réalisée et les principaux enseignements et pistes d'amélioration sont les suivants: établir une vision stratégique claire, pousser encore plus loin le stationnement des vélos dans les gares, inclure l'économie belge du vélo comme

pilier du plan.

C'est sur cette base que le plan Be Cyclist 2.0 reprend les trois axes stratégiques suivants.

Premièrement, faire du vélo un choix de mobilité attractive, durable et contribuant aux shift modal. La politique fédérale soutient les mesures qui rendent le vélo plus concurrentiel et plus attractif par rapport aux transports motorisés, favorisant ainsi le transfert modal et pas uniquement sur le plan fiscal.

Deuxièmement, faire du vélo un mode de transport accessible, sécurisé et bon pour la santé. Cet axe regroupe des actions visant à améliorer la sécurité routière, la promotion de la santé et l'inclusivité.

Troisièmement, faire du vélo un levier pour notre économie. Le plan reconnaît le potentiel d'innovation et d'emploi du secteur du vélo et soutient des initiatives qui favorisent une croissance économique durable. On parle bien d'un secteur qui pèse un milliard d'euros.

Enfin, le nouveau Code de la voie publique, qui entrera en vigueur le 1^{er} juin 2027, a été reformulé de manière à procurer les règles les plus claires possibles pour les usagers actifs, tant de leur part qu'à leur égard par les autres conducteurs.

Le nouveau code prévoit aussi une plus grande flexibilité dans l'utilisation de la signalisation routière afin de pouvoir réaliser des aménagements sur mesure là où ils sont nécessaires. Comme vous le savez, l'essentiel des améliorations possibles réside surtout dans des infrastructures adaptées; les chantiers régionaux et communaux sont d'ailleurs légion. La machine est donc bel et bien en marche.

23.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous me dites qu'il ne s'agit pas uniquement des trottinettes, mais aussi des vélos, pour lesquels les casques sont obligatoires. Oui. En fait, les articles ne mentionnaient pas cela.

J'entends la dangerosité que peut représenter le fait de ne pas porter de casque. Je pense qu'en effet, c'est important de sensibiliser le public à cette démarche. Mais on parle bien de personnes qui mettent en danger leur propre vie, pas celle des autres, à la différence, par exemple, des SUV. Dans leur cas, on sait qu'aujourd'hui, certains SUV ont des angles morts tels qu'ils ne permettent pas au conducteur d'apercevoir un enfant qui se situe en bas du capot. C'est la grosse différence entre le fait de conduire un véhicule qui est dangereux pour soi-même et le fait de conduire un véhicule qui est dangereux pour les autres, et sans doute moins pour soi-même. Pour moi, il doit y avoir une proportionnalité à la fois dans les politiques publiques qui sont mises en place et les sanctions qui en découlent.

Je suis dérangée par le fait de mettre en place des poursuites vis-à-vis de personnes qui auraient fait le choix de ne pas porter de casque, soit parce qu'elles ne l'ont pas sur elles, soit parce qu'elles ont un déplacement urgent qui devait être effectué, soit parce que pour toute une série de raisons, elles ne font pas ce choix-là pour elles-mêmes. Mais je suis favorable à des campagnes de sensibilisation au fait d'inciter à cette démarche.

Mais je vois déjà l'affaire! Dans certains quartiers, on va venir mettre en poste des agents de police qui vont donner des amendes à des jeunes personnes qui roulent sur des trottinettes, parce qu'on sait bien que c'est ce type de public. Ce public va dès lors se retrouver dans une conflictualité accrue dans l'espace public avec des agents de police. J'ai peur des conséquences concrètes que ceci peut donner sur le terrain. Je pense que des campagnes de sensibilisation seraient plus sereines et efficaces. J'attire votre attention sur cette dimension.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56015974C van mevrouw Almaci wordt ingetrokken.

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De oprichting van een werkgroep rond veelplegers in het verkeer" (56015994C)

24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La création d'un groupe de travail concernant les récidivistes de la route" (56015994C)

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

Bij de vorming van de huidige regering werd er in het regeerakkoord de ambitie geuit om sterk in te zetten op een omvattende verkeersstrategie waarbij veelplegers van de weg zouden gehaald worden. Een aantal werkgroepen moesten verduidelijkingen aanleveren en er zou een veelplegersdatabank in het leven geroepen worden.

Op de ministerraad van 13 mei jl. namen de ministers akte van de oprichting van juridische en een technische werkgroep die een striktere aanpak voor veelplegers in het verkeer moeten uitwerken.

Kan de minister de precieze samenstelling van beide werkgroepen geven?

Waarom heeft het meer dan 13 maanden geduurd vooraleer de oprichting van deze werkgroepen gerealiseerd werd?

Wat is de precieze opdracht van deze werkgroepen?

Wat zijn hun precieze doelen?

Tegen wanneer moeten die gerealiseerd worden?

Tegen wanneer beoogt men de aangekondigde veelplegersdatabank effectief in gebruik te nemen?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de werkgroepen worden samengesteld met vertegenwoordigers van de volgende overheidsdiensten en organisaties, met name de FOD Justitie, de FOD Mobiliteit, de FOD Binnenlandse Zaken, de boeteplatformen van Justitie, het openbaar ministerie, het College van de hoven en rechtbanken, de geïntegreerde politie en het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie. Ook de drie vakkabinetten, Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken, worden natuurlijk betrokken.

In het regeerakkoord is een kader vastgelegd voor de oprichting van een databank met recidivisten. Dat blijft echter nog erg algemeen. De eerste maanden na de installatie van de regering zijn benut om op bestuursniveau een eerste analyse uit te voeren.

Bij die eerste analyse zijn een aantal wettelijke obstakels ontdekt, waaronder zelfs enkele elementen die grondwettelijk moeilijk liggen, zoals de automatische dagvaarding. De werkgroep zal zich moeten buigen over de volgende kwesties: de technische en juridische aspecten van de databank, de overtredingen waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitvoering van het regeerakkoord, de procedure voor automatische dagvaarding of een alternatief daarvoor, de procedure voor het verwijderen van geregistreerde overtredingen en de identificatie van overtreeders.

Het doel is om de operationele, juridische en budgettaire haalbaarheid van de verschillende opties te toetsen. Daarbij moet aandacht worden besteed aan zeer concrete kwesties, zoals de bescherming van de privacy in verband met de databank.

De werkgroepen moeten tegen 21 juli een tussentijds rapport opstellen. Ten laatste tegen 30 september wordt een eindrapport verwacht.

Ik wil benadrukken hoe complex dat dossier op technisch, juridisch en budgettair vlak is. Er moet een heel ecosysteem worden opgezet om recidive tegen te gaan, waarbij we denken aan mogelijke juridische en operationele aspecten.

Het is mijn grootste wens om zo snel mogelijk invulling te geven aan het regeerakkoord. We moeten wel realistisch blijven en ervoor zorgen dat we de basis leggen voor een stabiel en werkbaar systeem.

Daarom zullen niet alleen wetswijzigingen, maar ook andere initiatieven worden genomen, waarbij de leden van deze commissie een belangrijke inbreng zullen hebben. Alles in aanmerking genomen, moeten we ons als doel stellen dat we tegen het einde van de legislatuur de fundamenteën klaar hebben en de eerste stenen hebben gelegd.

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

Ik had niet voor ogen dat de databank in de huidige legislatuur zou worden gerealiseerd, maar dat geeft u gelukkig ook zelf aan. Met de fundamenteën en de eerste stenen mogen we inderdaad al blij zijn. U hebt een goed overzicht gegeven van wat allemaal nog moet gebeuren en waar de problemen liggen. Er ligt heel veel werk op de plank.

We kijken in eerste instantie uit naar het tussentijdse rapport en vooral eind september naar het eindrapport. We zullen blijven opvolgen hoe het dossier evolueert.

Over de veelplegersdatabank wordt al heel veel gesproken, niet alleen tijdens de huidige legislatuur maar ook tijdens de vorige legislatuur. De oprichting ervan blijkt in de praktijk echter niet eenvoudig te zijn.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56016030C van mevrouw Lamarti wordt uitgesteld.

25 Questions jointes de

- Claire Hugon Lecharlier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les billets de train et parkings de gare à 1 euro" (56016070C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les billets de train et parkings de gare à 1 euro" (56016666C)

25 Samengevoegde vragen van

- Claire Hugon Lecharlier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Treintickets en parkeren op stationsparkings voor 1 euro" (56016070C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Treintickets en parkeren op stationsparkings voor 1 euro" (56016666C)

25.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, alors que les prix du carburant ne font qu'augmenter depuis le début de l'agression des États-Unis et d'Israël sur l'Iran, et le blocage du Détroit d'Ormuz en représailles, votre gouvernement peine à trouver des solutions rapides et efficaces pour soulager le citoyen.*

Mon parti propose de passer tous les tickets de la SNCB et les parkings de gare à un euro, le temps de la crise énergétique. C'est une solution concrète pour faire baisser le coût des déplacements dès maintenant. Elle offre une vraie alternative à la voiture, et permet aussi de combiner voiture et train, notamment en zone rurale.

Et cette idée a été prise à bras le corps par d'autres pays. Par exemple, très vite (dès le 31 mars), la Lituanie a décidé de diviser par deux les prix de tous les billets de train sur son réseau national. Une décision rapide, lisible, et directement utile aux citoyens.

Au niveau européen, la Commission a publié ce 22 avril une sorte de "toolbox"/boîte à outils afin d'équiper les États membres avec des recommandations concrètes avec un impact immédiat. Parmi celles-ci, nous retrouvons la 12^e recommandation qui propose de "réduire les prix des transports publics et/ou les rendre gratuits pour les plus vulnérables".

Monsieur le ministre, que pensez-vous de la mesure que nous proposons, ie le ticket de train et les parkings de gare à un euro pour la durée de la crise? Envisagez-vous de prendre une mesure en ce sens? Comptez-vous prendre en considération la recommandation de la commission européenne? Comment envisagez-vous de la mettre en œuvre?

25.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Schlitz, comme je l'ai déjà communiqué publiquement à maintes reprises, dans ce contexte budgétaire particulièrement contraint, je ne suis pas favorable à une gratuité généralisée du train ni à une quasi-gratuité uniforme, par exemple via un billet symbolique à un euro. Je constate d'ailleurs que, sous mon prédécesseur, le ministre Gilkinet, ce système n'a pas été mis en œuvre, alors que le contexte budgétaire était largement plus favorable.

J'estime qu'une politique publique doit prioritairement concentrer les moyens disponibles vers celles et ceux qui en ont réellement besoin, plutôt que de mettre en place une mesure indistincte, bénéficiant également à des usagers parfaitement capables d'assumer le coût normal de leur mobilité.

La Belgique applique déjà une politique tarifaire parmi les plus accessibles de l'Europe pour le transport ferroviaire. Ce n'est pas moi qui le dis; ce sont les statistiques de l'Union européenne. De nombreuses réductions existent, notamment pour les publics les plus exposés économiquement, via le statut BIM, avec des réductions pouvant atteindre 40 %, auxquelles s'ajoutent encore des avantages tarifaires durant les heures creuses et les week-ends pour les usagers fréquents titulaires d'une carte Train+, qui a un succès incontesté et incontestable.

Par ailleurs, une large partie des abonnements domicile-travail est financée par les employeurs dans un cadre fiscal favorable. Le rail bénéficie donc déjà d'un soutien public et collectif important. Je rappelle aussi que, grâce aux prix attractifs pratiqués par la SNCB – la Belgique se situant dans la fourchette basse de la moyenne européenne en termes de coûts pour les usagers –, comme je l'ai dit, le transport public est subsidié de manière importante par l'ensemble des citoyens. Et ce n'est pas le seul mode de transport dans ce cas.

Dans un monde où les ressources financières sont finies, chaque euro consacré à une généralisation de la gratuité ou à une tarification symbolique est un euro qui ne peut plus être investi dans l'amélioration du réseau, la sécurité, l'offre de transport ou encore l'entretien des infrastructures. Dans ce contexte, une gratuité totale ou quasi généralisée apparaît difficilement conciliable avec les objectifs de soutenabilité financière, d'investissement dans le réseau et l'amélioration de l'offre de transport et d'efficacité économique.

À cet égard, je constate que la modification tarifaire de la SNCB a du succès, car il y a une augmentation de la fréquentation. Je défends donc une approche équilibrée: maintenir une forte accessibilité sociale des transports publics, cibler les aides vers les publics qui en ont besoin, soutenir le report modal vers des mobilités plus durables tout en garantissant la viabilité financière du système ferroviaire à long terme.

25.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses qui ont le mérite d'être claires.

Cette mesure figurait parmi les différentes initiatives proposées par l'Union européenne dans sa *toolbox*. C'est une mesure qui n'a pas été proposée par Ecolo, mais qui a été rejointe par la Commission. Je pense que vous pouvez aussi faire autre chose que votre prédécesseur. Vous dites "... et mon prédécesseur ne l'a pas fait". Il est vrai que ce dernier était exemplaire, mais il n'a pas forcément eu toutes les bonnes idées en même temps.

Par ailleurs, un soutien considérable a été mis en place pendant la crise énergétique dans le cadre de l'agression russe en Ukraine, contrairement à celui dégagé par l'Arizona en faveur des citoyens, qui reste extrêmement limité. On parle de 80 millions, avec des surprofits que vous avez choisi de ne pas aller rechercher. Or il était possible de penser les choses différemment, par exemple en investissant ces moyens dans le projet que nous défendons de tickets de train et de parking dans les gares à un euro. J'insiste sur ce point, car le prix reste un élément de dissuasion. Pour des personnes qui ont déjà des frais fixes importants pour leur voiture, le fait de pouvoir tester le train à travers cette opération aurait pu être une belle manière de leur faire découvrir des itinéraires à proximité de chez eux. On parle de dépenses, mais ce sont surtout de nouveaux publics qui auraient pu être atteints. Il n'est pas question d'un manque à gagner énorme pour la SNCB. Le coût ne serait pas gigantesque. Dans ce genre de période, je pense qu'il est utile de faire preuve de créativité et de sortir des sentiers battus. Autrement, nous ne nous en sortirons pas.

Par ailleurs, vous me parlez d'un monde budgétaire fini, mais je vous répondrai que, face à des limites planétaires finies que nous ne cessons de dépasser année après année – et chaque année un peu plus tôt –, il est grand temps que nous investissions pour la préservation de notre planète et de notre environnement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[26] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het overslaan van NMBS-haltes" (56016099C)

[26] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le saut d'arrêts de la SNCB" (56016099C)

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

Bij de voorstelling van het jaarverslag 2025 van Ombudsrail werd aangegeven dat de NMBS elke dag gemiddeld vijf keer de opdracht geeft om een treinvertraging in te lopen door onderweg plots een halte over te slaan. In totaal zou dit 904 keer gebeurd zijn tijdens het eerste half jaar van 2025.

Heeft de minister kennisgenomen van het cijfer dat bekend gemaakt werd? Hoe evalueert hij dit?

Op welke wijze komt het plots overslaan van haltes ten goede aan de betrouwbaarheid van de dienstverlening aan de treinreizigers?

Zal er op korte termijn werk gemaakt worden van het nauwgezet registreren van het aantal keer dat een halte overgeslagen wordt waarbij deze cijfers publiek gedeeld worden?

Wat zijn volgens de minister de dieperliggende oorzaken die leiden tot het overslaan van haltes door de NMBS? Welke oplossingen zullen hiervoor worden geboden? Overweegt de minister dienaangaande eventuele aanpassingen aan het openbardienstcontract?

[26.02] Minister Jean-Luc Crucke: De NMBS erkent dat het overslaan van een halte een grote impact kan hebben op de betrokken reizigers. Tegelijk gaat het om een uitzonderlijke operationele maatregel die alleen wordt genomen wanneer dat nodig is om de continuïteit, betrouwbaarheid en samenhang van de dienstverlening voor het grootste aantal reizigers te vrijwaren. Dat geldt in het bijzonder wanneer een vertraagde trein het risico loopt andere treinen te hinderen of aansluitingen in het gedrang te brengen. In de praktijk betekent dat dat de NMBS soms moet ingrijpen om te vermijden dat een lokale verstoring uitgroeit tot een bredere ontregeling van het netwerk. Daarbij staan veiligheid, beheersbaarheid van het treinverkeer en het algemene reizigersbelang centraal.

Voor het overslaan van haltes gelden strikte criteria. De maatregel moet tijdig worden aangekondigd, reizigers moeten snel een alternatief krijgen, het station moet over redelijke faciliteiten beschikken en grote stations komen in principe niet in aanmerking. In uitzonderlijke gevallen kan ook worden ingegrepen om overbezetting te vermijden. De eindbeslissing ligt telkens bij de centrale dispatching van de NMBS. Het overslaan van haltes is dus geen standaardpraktijk en ook geen instrument om prestatie-indicatoren te beïnvloeden. Het wordt alleen gebruikt wanneer andere ingrepen, zoals een volledige of gedeeltelijke afschaffing, nog zwaardere gevolgen zouden hebben voor de dienstverlening.

De beschikbare cijfers tonen ook aan dat het om een zeer beperkt fenomeen gaat. Volgens de recentste, door Infrabel gepubliceerde gegevens gaat het op een totaal van ruim 90.000 uitgevoerde treinritten per maand om minder dan 0,1% van alle ritten, of gemiddeld minder dan drie treinen per dag en in april om iets meer dan twee. Het gaat dus om een zeer beperkt fenomeen. Die cijfers worden maandelijks gepubliceerd op de stiptheidspagina van Infrabel.

In de praktijk kunnen zulke beslissingen echter niet altijd vooraf worden genomen. Soms ontstaat de noodzaak pas tijdens de rit in een snel evoluerende verkeerssituatie. De NMBS blijft er wel op toezien dat dit tot een strikt minimum wordt beperkt en blijft daarom investeren in betere beslissingsprocessen en reizigersinformatie, zodat er waar mogelijk vroeger duidelijkheid kan worden gegeven. Daarnaast publiceert Infrabel maandelijks cijfers over de treinen met gewijzigde haltes, opgesplitst per

spoorwegonderneming. Er is geen plan om die cijfers verder per lijn op te splitsen.

Tot slot blijft de NMBS werken aan een betrouwbaardere en robuustere dienstverlening via een doordachte vervoersplanning, een efficiënt capaciteitsbeheer en een optimale materiële planning. Tegelijk blijft het noodzakelijk om in uitzonderlijke omstandigheden operationeel te kunnen ingrijpen, zodat lokale verstoring zich niet vertaalt in een bredere ontregeling van het netwerk.

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

Het is heel belangrijk dat het aantal keren dat haltes worden overgeslagen, wordt geregistreerd. Ik zal nog eens goed kijken waar ik dat precies kan terugvinden op de website van Infrabel. Dat is heel belangrijk en ik vind dat het probleem wat geminimaliseerd wordt.

Als men die 0,1 % afzet tegen 90.000 treinritten, dan klinkt dat inderdaad als belachelijk weinig, maar er is destijds al discussie geweest met de heer Aertssen over hoeveel keer dat voorkomt. Ombudsrail gaf aan dat dat 904 keer gebeurde op een half jaar tijd. Dat is niet weinig. Dat betekent bijna 2.000 keer op een jaar en dat betekent dat men 2.000 keer een aantal treinreizigers heeft die heel ontevreden zijn. Dat heeft een impact op het vertrouwen van de treinreiziger in de NMBS, in de dienstverlening en in de betrouwbaarheid en kan tot gevolg hebben dat mensen zelfs afhaken.

Ik vind het dus heel belangrijk dat we dat goed opvolgen. Ik heb u niet echt iets horen zeggen over de dieperliggende oorzaken. Ik heb u het vooral horen minimaliseren, maar het gebeurt in mijn ogen steeds meer. Ik zal de cijfers opnieuw bekijken, maar volgens mij is dit iets wat we niet zomaar mogen negeren. Dat is een heel belangrijke problematiek.

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

Le **président**: La question n° 56016107C de M. Prévot est sans objet.

Vraag nr. 56016146C en vraag nr. 56016148C van mevrouw Cuylaerts worden schriftelijk behandeld.

27 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitgestelde werken aan het station Mechelen-Nekkerspoel" (56016177C)

27 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les travaux reportés à la gare de Malines-Nekkerspoel" (56016177C)

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

De hoognodige werken aan het station van Mechelen-Nekkerspoel die in 2023 aangekondigd werden zijn voorlopig uitgesteld. Het station ligt op een belangrijke strategische verbinding tussen Antwerpen en Brussel waarvoor Infrabel momenteel haalbaarheidsstudies uitvoert die moeten leren hoe het treinverkeer er in de toekomst vlotter kan verlopen. Om te vermijden dat gedane aanpassingen aan het station naderhand opnieuw moeten aangepast worden staan de geplande werken in Mechelen-Nekkerspoel dus on hold.

Kan de minister duiden waarom de geplande aanvang van de werken in 2024 niet plaats heeft gevonden?

Wanneer werd beslist een haalbaarheidsstudie op te starten? Wat is de stand van zaken van deze studies? Wanneer worden de resultaten verwacht?

Wanneer zullen de werken aan het station van Mechelen-Nekkerspoel worden uitgevoerd? Wat was het voorziene budget voor de werken in 2024? Welk budget zal er nu nodig zijn? Is dat budget voorzien en gereserveerd voor Mechelen-Nekkerspoel?

27.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de geplande werken aan het station

Mechelen-Nekkerspoel vallen onder de bevoegdheid van de NMBS inzake reizigersontvangst en stationsinrichting. Voor het uitstel van de oorspronkelijk voor 2024 geplande start van de werken dienen meerdere elementen in aanmerking te worden genomen.

Eenzijds hebben bepaalde administratieve stappen, die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werken en die onder de verantwoordelijkheid van de NMBS vallen als functionele opdrachtgever voor de onthaalinfrastructuur, moeilijkheden ondervonden, met name in verband met een vergunningsaanvraag die geen gunstig gevolg heeft gekregen.

Anderzijds heeft de infrastructuurbeheerder in 2024 een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd met betrekking tot de capaciteit van de as tussen Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel. Die studie, die inmiddels is afgerond, had tot doel verschillende scenario's te analyseren om de doorstroming van het treinverkeer te verbeteren. Om te vermijden dat investeringen zouden worden uitgevoerd die nadien moeten worden aangepast in functie van de evolutie van de infrastructuur, werd het opportuun geacht om de planning van de werken op elkaar af te stemmen. De infrastructuurbeheerder en de NMBS zetten hun overleg dan ook voort met het oog op het vastleggen van een coherente planning, waarbij zowel rekening wordt gehouden met de technische beperkingen van het net als met de vereisten inzake reizigersontvangst.

Een haalbaarheidsstudie voor de omgeving van Mechelen-Nekkerspoel, tussen station Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel, werd in 2024 aangevat. Die technische haalbaarheidsstudie is voltooid en daarbij zijn meerdere scenario's voorgesteld.

Tot slot wil ik erop wijzen dat in het meerjareninvesteringsplan 2023–2032 van Infrabel de werken aan het station onderdeel uitmaken van een globale enveloppe met betrekking tot onthaal. Die globale enveloppe bedroeg in het begin 2.023.000 euro. In functie van alle werken op die as zullen haalbare planningen en uitvoeringen worden bepaald in overleg met de NMBS. Ook het benodigde budget zal daarbij opnieuw geëvalueerd worden.

27.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. We volgen dit verder op.

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

28 Samengevoegde vragen van

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De lange reistijden als grootste drempel voor reizigers" (56016182C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van één combiticket voor het openbaar vervoer" (56016226C)

28 Questions jointes de

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La longueur des temps de trajet, principal obstacle pour les voyageurs" (56016182C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'instauration d'un billet combiné unique pour les transports en commun" (56016226C)

28.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Meneer de minister,

Het Duitse onderzoeksinstituut Öko toont in een nieuwe studie, in mei verspreid door Greenpeace België aan dat bijna de helft van de Belgen nooit het openbaar vervoer gebruikt. Dit rapport legt de vinger op de zere plek van ons mobiliteitsbeleid. De lange reistijden vormen de grootste drempel voor de reiziger. Acht procent van de respondenten laat de trein, tram of bus hierdoor volledig links liggen. België presteert daarmee dubbel zo slecht als het Europese gemiddelde en strandt op de voorlaatste plaats in de Europese Unie.

De situatie is dramatisch in kleinere steden en landelijke gebieden. In rurale gemeenten haakt 35

procent van de inwoners af omdat het openbaar vervoer simpelweg afwezig is of omdat de frequentie te laag ligt. Vlaamse gemeenten zoals Aalter, Oudsbergen en Hoogstraten kampen met deze vervoersarmoede. Daarnaast blijft de fysieke toegankelijkheid ondermaats. Ruim elf procent van onze 65-plussers ervaart fysieke barrières bij de toegang tot het openbaar vervoer. Ook goed nieuws: ons openbaar vervoer scoort goed op betaalbaarheid. Slechts 1,7 procent van de Belgen noemt de prijs een dealbreaker. Deze sterke basis moeten we behouden en versterken. Belangrijk is nu dat we investeren in de kwaliteit en de snelheid van het aanbod om overal de aansluiting met de reiziger te maken.

Daarom stel ik graag de volgende vragen:

Welke concrete maatregelen ziet u om de reistijden van de treinen tussen de centrumsteden en de landelijke gebieden te verkorten en zo eindelijk meer aandacht aan de landelijke reiziger te geven? Bent u van mening dat een evaluatie van de reistrajecten noodzakelijk is?

Hoe stemt u het federale treinaanbod beter af op de regionale bussen en trams zodat reizigers kortere overstaptijden hebben? Welke afstemming gebeurt hier op dit moment?

Het regeerakkoord belooft stappen richting een gecadanceerd aanbod, waarbij de tijd van elke reiziger ten volle benut wordt en overstaptijden zo kort mogelijk zijn, maar wel gegarandeerd worden. Hoe staat het met deze ambitie?

Welke vooruitgang heeft u reeds in het nationale combiticket geboekt, zodat reizigers met één kaart moeiteloos overstappen tussen alle vervoersmaatschappijen?

Hoe garandeert u dat we de troef van betaalbare tarieven voor jongeren en kwetsbare groepen behouden?

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

In zijn antwoord op eerdere mondelinge vragen over de invoering van één combiticket binnen het openbaar vervoer gaf de minister aan dat werkgroepen zich bogen over geïntegreerde ticketing. Tegen het voorjaar van 2026, nu dus, zou dat volgens de minister moeten uitmonden in een concreet voorstel dat niet enkel technische, maar ook financiële, commerciële en governance-aspecten zou omvatten. De vier operatoren zouden daarvoor een roadmap voorstellen.

Intussen werd in dit parlement het Voorstel van Resolutie 567K1085 ter promotie van de combinatie fiets en trein goedgekeurd waarin het verzoek tot het realiseren van een combiticket en abonnement voor trein, tram en bus, alsook deelfiets werd opgenomen.

Kan de minister de stand van zaken duiden betreffende het realiseren van een ééngemaakt combiticket voor trein, tram en bus? Is het beloofde concrete voorstel intussen beschikbaar? Zo ja: wat houdt dit voorstel in? Zo neen: waarom niet en wanneer zal dat wel het geval zijn?

Wat zijn volgens de minister de gevolgen van het toevoegen van deelfietsen aan het combiticket? Werd er tot op heden op die piste gewerkt? Welk effect zal deze toevoeging hebben op de timing en kostprijs van het project?

Kan de minister intussen meer duidelijkheid geven over vragen die eerder onbeantwoord bleven:

Welke maatregelen zullen nodig zijn om de huidige verschillende ticket, tarieven en controle toepassingen van de vervoersmaatschappijen met elkaar compatibel te maken? Wat zal de kostprijs hiervan zijn? Wie zal wel aspect van de kosten voor zijn rekening nemen? Tegen wanneer zal de operabiliteit volgens de minister haalbaar zijn?

Welk effect op de vervoersgewoonten van de burgers verwacht de minister als gevolg van het invoeren van het ééngemaakt vervoersticket? Welke concrete doelen stelt de minister in het vooruitzicht?

Welke onderlinge afspraken maakten de ministers van de verschillende bestuursniveaus m.b.t. de tarifiering, controle en ontvangst van de inkomsten? Werd reeds gesproken over een bepaalde

verdeelsleutel?

Is de spoorinfrastructuur inzake kwaliteit en capaciteit volgens de minister op een voldoende hoog peil om de (hopelijk) positieve effecten van het invoeren van een ééngemaakt vervoersticket op de reizigers aantallen aan te kunnen?

[28.03] Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik herinner eraan dat het treinaanbod van de NMBS in overeenstemming is met het referentieaanbod van de trein dat in het eind 2022 door de toenmalige federale regering goedgekeurde openbaredienstcontract 2023-2032 tussen de Belgische Staat en de NMBS werd opgenomen. Het referentieaanbod bevat de krachtlijnen voor de ontwikkeling van het aanbod en beoogt onder meer een meer regelmatig en beter leesbaar treinaanbod, performantere verbindingen en kwaliteitsvolle overstappen. In dat kader past de NMBS bij de uitwerking van de opeenvolgende vervoersplannen al de principes van symmetrie en cadancering toe, voor zover de infrastructuur en de beschikbare spoorcapaciteit dat toelaten. Ook de evaluatie van trajecten gebeurt binnen hetzelfde kader, waarbij rekening wordt gehouden met de reizigersnoden en de operationele haalbaarheid.

Voor de afstemming tussen het federale treinaanbod en de regionale vervoersnetten bepaalt het openbaredienstcontract 2023-2032 uitdrukkelijk dat moet worden ingezet op intermodaliteit en op vlot reizen van deur tot deur. De ambitie is om de trein zo goed mogelijk op andere vervoersmodi te laten aansluiten, zodat de volledige verplaatsingsketen voor de reiziger coherenter en aantrekkelijker wordt. De afstemming gebeurt onder meer via de uitwerking van de vervoersplannen en het referentieaanbod, met bijzondere aandacht voor de leesbaarheid van het aanbod, performante verbindingen en kwaliteitsvolle overstappen.

Tegelijk vergen betere aansluitingen met bussen en trams een continue coördinatie met de regionale vervoersmaatschappijen en de andere betrokken overheden, aangezien de bevoegdheden over verschillende niveaus zijn verspreid. Voor de opmaak van het nieuwe vervoersplan 2026-2029 van de NMBS zijn de regionale entiteiten en de andere OV-maatschappijen van bij het begin betrokken. Tijdens de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit van 30 september 2025 zijn de vier ministers overeengekomen om een multimodaal vervoersplan te ontwikkelen, gebaseerd op het spoor als ruggengraat van de duurzame mobiliteit.

Wat de betaalbaarheid betreft, verheug ik mij erover dat bijzondere aandacht naar jongeren en kwetsbare groepen blijft uitgaan. In het kader van de nieuwe tariefstructuur van de NMBS werd bevestigd dat voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming een basiskorting van 40 % behouden blijft, geldig op alle afstanden en ook tijdens de spits. De betaalbaarheid voor die doelgroepen wordt bijvoorbeeld verankerd in een eenvoudiger en duidelijker tariefaanbod. Ook is er het Train+-aanbod met nog interessantere tarieven voor die doelgroepen.

Ik stel bovendien met tevredenheid vast dat de trein, mede in de context van de stijgende brandstofprijzen, voor alsmaar meer mensen een aantrekkelijk alternatief vormt. De verkoop van losse tickets steeg in maart en april 2026 met 10 % tegenover dezelfde periode in 2025. Ook het aantal woon-werkabonnementen nam toe met een stijging van 8 % in maart 2026 en van meer dan 9 % in april 2026 ten opzichte van dezelfde periode in 2025. Dat is een bemoedigende evolutie, die bevestigt dat een toegankelijk en competitief tariefbeleid daadwerkelijk bijdraagt tot meer treinreizigers.

Over het nationale combiticket wordt regelmatig overleg gepleegd tussen de vier openbarevervoermaatschappijen om het intermodale openbaar vervoer in de toekomst verder te stimuleren. Daarbij wordt gewerkt rond vier assen. Een eerste as is het nader afstemmen van de vervoersplannen om intermodale verplaatsingen te vergemakkelijken en te stimuleren en om de werking van de netwerken samen te optimaliseren ten voordele van meer reizigers en met een betere coördinatie van geplande verstoringen. Een tweede as is het informeren van reizigers in *real time* met coherente en kwalitatieve informatie, beschikbaar via digitale en fysieke kanalen, onder meer via initiatieven zoals een gemeenschappelijke data-app. Een derde as is de verbetering van de intermodale reizigerservaring in overstappunten door het vergemakkelijken van het traject tussen vervoersmodi en het verhogen van het comfort, onder meer via geharmoniseerde signalisatie en intermodale schermen. Een vierde as is het aanbieden van een naadloos intermodale reis voor de occasionele reiziger.

Conform het advies van de sociale partners van 29 mei 2026 vormt de ticket- en tariefintegratie die in

het buitenland wordt ontwikkeld, een essentiële inspiratiebron om de integratie tussen de openbaarvervoermaatschappijen in België te versterken. We zullen trouwens in de IMC Mobiliteit op 22 juni over het verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven met de gewestministers van gedachten wisselen met het oog op de invoering van een geïntegreerd vervoerbewijs en tarief in België. Over die koers zal uiteraard nauw overleg worden gepleegd met de vervoersmaatschappijen. Het kabinet staat in nauw contact met de NMBS om die langverwachte integratie te concretiseren.

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

28.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt enige toelichting gegeven, maar ik heb weinig concrete antwoorden op mijn vragen gekregen. U verwijst naar de vier assen en de verdere bespreking in de interministeriële conferentie, maar u ging niet in op mijn vraag naar het effect van de integratie van deelmobiliteit, waartoe resolutie nr. 1085 oproept. Destijds heb ik er mijn verontwaardiging over geuit dat een combiticket voor trein en autoparkeerplaats onmogelijk is, terwijl dat logisch is. Nu wil men deelmobiliteit integreren en u zou luidens een eerder antwoord tegen het voorjaar van 2026 een concreet voorstel formuleren dat niet alleen technische, maar ook financiële, commerciële en governanceaspecten zou omvatten, maar ook daarover zwijgt u, en wat de integratie van het gebruik van deelfietsen precies voor het project betekent, daar heb ik nog steeds het raden naar. We zullen het dossier verder opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 Samengevoegde vragen van

- **Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Een vijandige architectuur tegen daklozen in Antwerpen-Centraal" (56016186C)

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Stalen kabels aan het station van Antwerpen" (56016207C)

29 Questions jointes de

- **Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Une architecture hostile aux sans-abri à la gare centrale d'Anvers" (56016186C)

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Des câbles en acier à la gare d'Anvers" (56016207C)

29.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, in Antwerpen is er redelijk veel ophef en verbazing geweest over de kabels die aan het Centraal Station geplaatst worden. Die kabels hebben als doel om vooral dakloze mensen te weren. Het gaat om mensen die daar komen schuilen of proberen te overnachten, zeker bij koud weer, aangezien daar ook een overdekking voorzien is.

Ik zou eerst en vooral willen vragen, omdat daarover onduidelijkheid bestond, in welke mate dat is afgesproken tussen de NMBS en het stadsbestuur van Antwerpen. Is daarover al dan niet overleg geweest? Was dat een eenzijdige beslissing van de NMBS en was er gewoon een kennisgeving aan het stadsbestuur? Daar ben ik vooral benieuwd naar. Hoe is die beslissing tot stand gekomen? Wie heeft daar de knoop doorgehakt? Wie werd daarbij betrokken?

Daarnaast wil ik ook meer fundamenteel ingaan op de situatie zelf. Stationsomgevingen moeten uiteraard veilig zijn. Dat is een groot probleem, ook hier in Brussel. De situatie in Antwerpen is op dat vlak echter zeker niet zo ernstig als in Brussel. Dat roept de vraag op of het probleem wordt opgelost dan wel gewoon verplaatst. Als daar kabels worden aangebracht, zullen de dakloze mensen immers gewoon naar een andere publieke ruimte gaan, die uiteraard ook veilig moet zijn. Ik vind het daarom eerder een gemakkelijke dan een goede beslissing. Hoe kijkt u als voogdijminister naar die beslissing?

Daarnaast heb ik ook een meer technische vraag. Beschikt de NMBS over richtlijnen die worden gebruikt om dergelijke vijandige architectuur, zoals ik het noem, te plaatsen? Hoe zult u ervoor zorgen dat dit geen standaardpraktijk wordt? Bent u ook bereid om in te grijpen als blijkt dat dat effectief niet de juiste oplossing is?

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

ingediend.

De NMBS gaat binnenkort, in overleg met het Antwerps stadsbestuur, metalen kabels spannen aan de vensterbanken onder de spoorwegbogen van het Centraal Station in de Pelikaanstraat. Het gaat om een proefproject dat moet beletten dat de vensterbanken nog langer gebruikt worden als tijdelijke slaap- of rustplaats en plaatselijke overlast moet bestrijden.

In een reactie op deze maatregel sprak Antwerps schepen Patrick Janssens (Vooruit) van vijandige architectuur in de publiek ruimten.

Hoe beoordeelt de minister het proefproject? Deelt hij de mening van de Antwerpse schepen Patrick Janssens dat het gaat om 'vijandige architectuur' of kadert hij het project eerder als het bestrijden van overlast en een structureel veiligheidsprobleem in en rond het station van Antwerpen-Centraal?

Welke timing is voorzien voor dit proefproject: wanneer zullen de kabels worden gespannen? Hoelang zal het project duren en wanneer volgt er een evaluatie?

Beschouwt de minister de aanwezigheid van daklozen en andere individuen die zorgen voor overlast aan het Centraal Station in Antwerpen als positief en verhoogt het volgens hem de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel?

Is het aanbieden van opvang en/of slaapruiimte voor daklozen volgens de minister een kerntaak van de NMBS? Is het volgens de minister de taak van de NMBS om te voorzien in voldoende (alternatieve) slaappleatsen voor daklozen? Zo neen: wiens taak is dat dan wel?

29.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Seuntjens, mijnheer Troosters, iedereen is welkom in onze stations, ook mensen zonder vaste verblijfplaats, op voorwaarde dat zij zich respectvol gedragen ten aanzien van reizigers, spoorwegpersoneel en andere aanwezigen. Stations moeten een toegankelijke en veilige plaats blijven voor iedereen.

De problematiek van dak- en thuisloosheid is evenwel een brede maatschappelijke uitdaging die alleen via samenwerking kan worden aangepakt. De NMBS neemt in haar stations en stationsomgevingen al diverse maatregelen om veiligheid, orde en netheid te waarborgen, onder meer via de inzet van Securail, samenwerking met de bevoegde politiediensten, operationele ingrepen en een aangepaste inrichting van de infrastructuur waar nodig. In dat kader past ook het proefproject waarbij metalen kabels worden geplaatst aan de vensterbanken in de Pelikaanstraat. Dat initiatief maakt deel uit van een bredere aanpak van de overlast- en veiligheidsproblematiek in en rond station Antwerpen-Centraal.

Uit analyses van het Security Operations Center blijkt immers dat overlast goed is voor ongeveer 37 % van de meldingen in het station. De NMBS heeft mij geïnformeerd dat de maatregel bedoeld is als een gerichte en proportionele ingreep om oneigenlijk gebruik van de infrastructuur te beperken, met het oog op veiligheid, netheid en toegankelijkheid. Het gaat bovendien om een proefproject dat nadien zal worden geëvalueerd. De NMBS werkt daarvoor nauw samen met de stad Antwerpen en diverse lokale partners. Het proefproject werd toegelicht binnen de bestaande overlegstructuren na een terreinbezoek met de betrokken partners en kadert in een bredere geïntegreerde aanpak van overlast en veiligheid in en rond het station van Antwerpen-Centraal. In dat kader wordt ook actief ingezet op de begeleiding van kwetsbare personen, in afstemming met de sociale hulpverlening.

De NMBS hanteert geen specifieke richtlijnen inzake zogenaamde vijandige architectuur. Ingrepen aan de infrastructuur worden beoordeeld in functie van veiligheid, operationele noden en het correct gebruik van de stationsomgeving, steeds in afstemming met de betrokken partners. Ook steden en gemeenten moeten daarin een rol opnemen. De NMBS kan vanuit haar verantwoordelijkheid meewerken aan overleg en afstemming, maar kan niet instaan voor het beheer van het openbaar domein of voor de structurele sociale opvang. Die verantwoordelijkheden liggen bij de bevoegde lokale overheden en sociale diensten. De kerntaak van de NMBS blijft immers het veilige en kwaliteitsvolle onthaal van reizigers en de bescherming van het spoorwegpersoneel.

Wanneer bestaande inspanningen onvoldoende volstaan om veiligheid, orde en toegankelijkheid te waarborgen, moeten passende maatregelen overwogen kunnen worden. Wel is het essentieel dat ze steeds ingebed blijven in een bredere, gecoördineerde aanpak, waarin veiligheid en sociale

ondersteuning hand in hand gaan. Maatregelen worden afgestemd op lokale noden en onderbouwd door risicoanalyses. Fysieke ingrepen worden daarbij systematisch geëvalueerd op hun effectiviteit en proportionaliteit en kunnen indien nodig worden bijgestuurd. De timing van het specifieke proefproject wordt bepaald in overleg met de lokale partners. De evaluatie zal toelaten om de impact op overlast en veiligheid objectief te beoordelen. Het uitgangspunt blijft daarbij steeds hetzelfde, namelijk een station dat veilig, ordelijk en toegankelijk is voor reizigers en personeel met respect voor ieders menselijke waardigheid.

Tot slot wil ik eraan herinneren dat de beslissingen die Infrabel en de NMBS nemen, kaderen in de wil om veilige, toegankelijke en gastvrije stations te waarborgen voor iedereen, zowel voor de reizigers als voor het personeel, waarbij er tegelijk op wordt gelet dat er op evenredige en weloverwogen wijze wordt gehandeld. De maatregelen kunnen echter niet op zichzelf worden gezien. Ze maken deel uit van een bredere aanpak die in nauwe samenwerking met de gemeentelijke autoriteit, de politiedienst en de maatschappelijke organisatie tot stand is gekomen. De vraag van de grote kwetsbaarheid vormt een complexe maatschappelijke uitdaging die veel verder reikt dan enkele spoorwegsectoren.

Ik wil zeer duidelijk zijn. Het gaat er absoluut niet om mensen in een kwetsbare situatie te negeren of te stigmatiseren. Integendeel, het is onze collectieve verantwoordelijkheid om zowel het respect van de menselijke waardigheid als de handhaving van de veiligheid en de kwaliteit in de openbare ruimte te waarborgen. Vanuit die geest van samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid zullen we blijven verder gaan, waarbij we ervoor zorgen dat elke maatregel past in een alomvattend, evenwichtig en menselijk beleid ten dienste van de hele samenleving.

29.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, u zegt dat Infrabel en de NMBS die beslissing hebben genomen. Ik begrijp heel goed dat zij er een prioriteit van willen maken om hun stations veilig te houden, dat is volstrekt logisch. Als echter iedereen op die manier gaat redeneren en zijn eigen plekje veilig wil houden, dan lossen we het probleem niet op. De NMBS kan dat probleem fundamenteel natuurlijk ook niet alleen oplossen.

Wat zal er nu gebeuren? Daklozen zullen van het station naar het Astridplein, de Groenplaats of allerlei andere openbare domeinen trekken. U zegt terecht in uw antwoord dat het openbaar domein veilig moet zijn, maar dat openbaar domein reikt verder dan de NMBS alleen.

Het is heel belangrijk om dat op te volgen, omdat het uiteraard een zeer complexe problematiek is. Daar ben ik echt van overtuigd. Natuurlijk moeten de lokale besturen ook hun verantwoordelijkheid opnemen. Ik vrees echter dat dit de gemakkelijke oplossing is, in plaats van de oplossingen die echt nodig zijn.

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

Het zal u wellicht niet verbazen dat ik niet op dezelfde lijn zit als de vorige spreker. Hij zei dat dat geen goede, maar wel een gemakkelijke beslissing was. Ik draai het om. Ik vind dat een goede beslissing en geen gemakkelijke beslissing als men met socialisten bestuurt. Ik denk dat iedereen zo zou moeten redeneren.

Het is een proefproject dat natuurlijk moet worden geëvalueerd. Daklozen moeten opvang en begeleiding krijgen, want dat is allemaal zeer belangrijk. Het gaat om een complexe problematiek, waarbij veel instanties betrokken zijn. De maatregel komt echter werkelijk de aantrekkelijkheid van de stationsbuurt en het veiligheidsgevoel ten goede. Ik verwijs opnieuw naar de resultaten van de Foto van Vlaanderen, waaruit blijkt hoe onveilig mensen zich in stationsbuurten voelen. De maatregel komt ook de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede en daarom sta ik er helemaal achter.

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

30 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het ongestraft negeren van het rode stoplicht" (56016176C)

30 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suspension du prononcé après le franchissement d'un feu rouge" (56016176C)

30.01 **Frank Troosters** (VB): De vraag gaat over voormalig premier Guy Verhofstadt, die op 27 april 2026 een rood verkeerslicht negeerde in Brugge. Het verkeerslicht stond al 29 seconden op rood vooraleer onze voormalige premier die verkeersovertreding van de derde graad beging. Gelukkig zijn er geen slachtoffers gevallen bij de zware inbreuk.

Tot verbazing van een verontwaardigde publieke opinie werd de voormalige premier niet bestraft door de politierechter. De premier, die beducht was voor een smet op zijn blazoën, bleef afwezig tijdens de zitting en verkreeg finaal opschorting van straf.

Ik heb begrepen dat er ondertussen evolutie is in het dossier. Mogelijk wordt er beroep aangetekend.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat het negeren van een rood verkeerslicht een zware overtreding van de derde graad is? Wat is volgens u de mogelijke strafmaat voor een overtreding van dien aard?

Hoe verhoudt de opschorting van straf die de ex-premier kreeg zich tot de ambities die de regering in het regeerakkoord uitte om de verkeersveiligheid te verhogen en gevaarlijk verkeersgedrag strenger aan te pakken?

Hebt u kennis van de aangevoerde motivering om opschorting van straf te verlenen? Hoe evalueert u ze desgevallend?

Hebt u ook kennis van andere gevallen waarin een automobilist die een stoplicht negeert dat al 29 seconden op rood stond, opschorting van straf heeft gekregen?

Begrijpt u dat die beslissing bij vele burgers de indruk kan wekken van vriendjespolitiek, zeker omdat het gaat om een ex-premier en omdat de verdediging expliciet verwees naar reputatieschade en negatieve publiciteit als argument om geen veroordeling te krijgen?

Ten slotte, zult u initiatieven nemen om het vertrouwen van de burgers in een gelijke toepassing van de verkeersregels te versterken?

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, het negeren van een rood licht valt inderdaad onder de overtredingen van de derde graad, conform artikel 3, 36°, van het koninklijk besluit van 30 september 2005.

Op grond van artikel 29, § 1, tweede lid, van de Wegverkeerswet bedraagt de geldboete, indien wordt gedagvaard, in principe 30 tot 500 euro, te vermenigvuldigen met de opdecimen. In het dossier waarvan u spreekt, zal dit vermoedelijk 0,8 zijn, dus een geldboete van minimum 240 euro, te vermeerderen met de kosten en de gebruikelijke vergoeding. Het is relevant om ook te wijzen op het rijverbod dat desgevallend kan worden uitgesproken op basis van artikel 38, § 1, 3°, van de Wegverkeerswet, met een minimum van acht dagen.

Wat voormalig premier Guy Verhofstadt betreft, ben ik via de pers op de hoogte gebracht van het vonnis, maar ik ben niet op de hoogte van het concrete dossier. Het komt mij ook niet toe om daarover een oordeel te vellen. Ik zeg dat niet alleen als minister, maar ook als gewezen advocaat met 30 jaar ervaring. Gelet op de scheiding der machten is het aan de rechtbank om binnen het wettelijk kader in alle eer en geweten te oordelen, rekening houdend met alle stukken van het dossier. De rechtbank kan, indien aan een bepaalde voorwaarde is voldaan, de opschorting uitspreken. Dat houdt in dat de feiten bewezen zijn lastens de beklaagde, maar dat de uitspraak voor een bepaalde termijn wordt opgeschort. Als binnen die termijn nieuwe feiten worden gepleegd, dan kan de opschorting worden herroepen.

Voor een diepgaandere bespreking dien ik u desalniettemin door te verwijzen naar mijn collega van Justitie. Zo ben ik onder meer niet op de hoogte van het aantal dossiers waarbij de opschorting werd

verleend voor het negeren van een rood licht. Een vonnis waarbij de opschorting wordt verleend, doet alleszins geen afbreuk op de inspanningen die dagelijks door de vele actoren binnen de verkeersveiligheid worden verricht. Ook mijn kabinet en ikzelf zullen die inspanningen voortzetten.

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

U kunt niet anders dan bevestigen dat het een overtreding van de derde graad is en verwijst naar artikel 3 van het koninklijk besluit. U zegt welke de normale strafmaten zijn: geldboete en rijverbod. Ik begrijp ook dat u de scheiding der machten respecteert. Dat hoort ook zo. U kunt er dus geen persoonlijke evaluatie van maken. Ik begrijp dat volledig, maar het is wel een zeer slecht signaal.

U eindigde met te zeggen dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de inspanningen om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik vind van wel. Dat is zeer slecht signaal. Het is vriendjespolitiek. Het is vooral een slecht signaal naar alle andere mensen die zich in het verkeer begeven. Het lijkt alsof er een soort van straffeloosheid kan bestaan. Ik kan dat alleen maar betreuren.

Ik hoop dat dat verhaal zeker een vervolg zal krijgen en dat, rekening houdend met de scheiding der machten, alsnog een degelijke strafmaat zal worden bepaald voor die feiten.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56016206C van mevrouw Huybrechts wordt uitgesteld.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het VRT-onderzoek 'De Foto van Vlaanderen' en de onveiligheid in het openbaar vervoer" (56016224C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'enquête de la VRT 'De Foto van Vlaanderen' et l'insécurité dans les transports en commun" (56016224C)

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

Uit het onderzoek 'De foto van Vlaanderen' dat de VRT al sinds 2009 uitvoert blijkt dat slechts een kwart van de Vlamingen zich nooit onveilig voelt. Bij de resultaten van het onderzoek valt het op dat voor veel Vlamingen het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt in hun gevoel van onveiligheid. Maar liefst 42 procent zegt zich onveilig te voelen in de buurt van een station. 35 procent voelt zich bang wanneer ze 's avonds laat de trein, tram of bus nemen. Bovendien beweert 32 procent zich onveilig te voelen op het openbaar vervoer zelf.

Hoe evalueert de minister de resultaten van het gevoerde onderzoek? Welke conclusies trekt de minister inzake het openbaar vervoer per trein?

Wat zijn volgens de minister de oorzaken van deze resultaten?

Draagt het onveiligheidsgevoel binnen het openbaar vervoer dat vele mensen hebben bij tot het succesvol uitbouwen van de trein als vervoersalternatief?

Heeft de minister maatregelen gepland om de onveiligheid binnen het spoor gebeuren te remediëren? Zo ja: welke maatregelen zijn dat concreet en wanneer zullen deze gerealiseerd worden?

31.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, ik heb geen toegang tot de volledige studie, waardoor ik mij daarover ook niet inhoudelijk kan uitspreken.

Voor het spoorbedrijf baseer ik mij op de gegevens en indicatoren waarover de NMBS zelf beschikt en waarover de reizigers zelf jaarlijks worden bevestigd, ook over het veiligheidsgevoel. Uit die bevestigingen blijkt dat het veiligheidsgevoel op de trein hoog en stabiel blijft. In 2025 gaf 95 % van de bevestigde reizigers aan zich veilig te voelen op de trein.

Ook in de stations blijft dat aandeel hoog, al is daar een licht dalende tendens. In 2025 gaf een kleine 90 % van de bevroegde reizigers aan zich veilig te voelen in het vertrekstation. Veiligheid in en rond stations is bovendien een gedeelde verantwoordelijkheid. Politiediensten, Justitie, lokale overheden en de NMBS hebben daarbij elk een duidelijk afgebakende rol. Binnen de NMBS neemt Securail, het beëdigd veiligheidspersoneel, zijn verantwoordelijkheid op in het spoorwegdomein, in nauwe samenwerking met de politiediensten.

Objectief gezien behoren stations tot de meest gecontroleerde publieke ruimtes in ons land, met uitgebreide camerabewaking, een gerichte inzet van Securail en nauwe samenwerking met de politiediensten. Dat wordt ook bevestigd door de veiligheidsperspectie van de reizigers zelf. We moeten alles in het werk stellen om dat zo te houden. Daarnaast werken we actief samen met de minister van Binnenlandse Zaken om de samenwerking tussen de federale politie en Securail verder te versterken.

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

Ik zal er niet verder op ingaan. Het is bijna hallucinant. Er wordt verwezen naar de cijfers die de NMBS zelf aanlevert, net zoals dat ook het geval is als het gaat over de stiptheid en de klantentevredenheid. De cijfers over de veiligheid zouden hoog en stabiel zijn.

Ik vrees dat men bij de NMBS in een soort virtuele wereld leeft en dat de kloof tussen de cijfers die ze zelf heeft en de realiteit op het terrein bijzonder groot is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56016240C van mevrouw De Knop wordt schriftelijk behandeld. Vraag nr. 56016311C van de heer De Smet wordt uitgesteld.

32 Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le conflit social chez skeyes" (56016338C)
- Kjell Vander Elst à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève des contrôleurs aériens" (56016590C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les attaques contre le droit de grève chez skeyes" (56016613C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les grèves et les problèmes chez skeyes" (56016630C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les perturbations sociales chez skeyes" (56016631C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les raisons de la grève chez skeyes" (56016645C)

32 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sociale conflict bij skeyes" (56016338C)
- Kjell Vander Elst aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking bij de luchtverkeersleiding" (56016590C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanvallen op het stakingsrecht bij skeyes" (56016613C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stakingen en problemen bij skeyes" (56016630C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De sociale onrust bij skeyes" (56016631C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De redenen voor de staking bij skeyes" (56016645C)

32.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, dans la réponse du ministre Maxime Prévot sur la grève de skeyes lors de la séance plénière du 4 juin dernier, le ministre a expliqué que vous alliez analyser l'opportunité d'étendre le service minimum chez skeyes et mener des concertations à ce sujet.*

Je voudrais rappeler que le droit de grève est un droit fondamental. Si les travailleurs de skeyes en

sont arrivés à une telle action, c'est avant tout parce qu'ils estiment ne pas avoir été entendus sur leurs revendications.

Or, à entendre le ministre Prévot, j'ai surtout l'impression que l'on cherche des solutions pour limiter les conséquences des grèves plutôt que de s'attaquer aux causes des conflits sociaux.

Le tout, alors que je le rappelle, un service garanti existe déjà dans certaines situations (avion en détresse,...).

Mes questions sont donc simples:

Pouvez-vous confirmer qu'aucun avant-projet de loi visant à instaurer ou étendre un service minimum chez skeyes n'est actuellement en préparation au sein de votre cabinet?

Quels problèmes précis estimez-vous que le dispositif actuel ne permet pas de résoudre, alors même que les missions essentielles de sécurité, de sauvetage, de police, de douane et d'assistance médicale sont assurées?

Avant d'envisager une limitation supplémentaire du droit de grève, quelles initiatives allez-vous prendre pour répondre aux préoccupations des travailleurs et prévenir la répétition de conflits sociaux?

Le ministre Prévot a expliqué que vous alliez mener des concertations. Avec qui? Pour quel délai?

Avez-vous reçu des sollicitations ou des plaintes des travailleurs de skeyes? Pour quel retour de votre part

Je vous remercie

Monsieur le ministre, ces derniers jours, le trafic aérien a été fortement perturbé à la suite d'un mouvement de grève au sein de skeyes. Au-delà des conséquences immédiates de ce conflit, il est essentiel de s'intéresser aux causes qui l'ont provoqué.

Selon plusieurs informations relayées dans la presse, les tensions portent notamment sur le projet de centre de contrôle numérique de Namur et sur les conditions d'accompagnement du personnel concerné par cette réorganisation. Si un préaccord semble avoir été trouvé entre la direction et les organisations syndicales, les événements récents démontrent qu'un malaise important subsiste au sein d'une partie du personnel.

Dans ce contexte, mes questions sont les suivantes:

Comment comptez-vous veiller à ce que les réorganisations en cours chez skeyes se déroulent dans un climat social apaisé et dans le respect des travailleurs concernés?

Pouvez-vous confirmer que vous avez bien reçu la lettre que les contrôleurs aériens vous ont adressée le 4 mai?

Qui est compétent en matière de conditions de travail des contrôleurs aériens? Plusieurs dossiers semblent montrer que le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (SPF ETCS) n'assume pas pleinement ses responsabilités à ce niveau. Quelle est votre analyse de cette situation?

Concernant le projet DiTo (Digital Tower):

Quel est actuellement l'état d'avancement de la certification du projet DiTo par la BSA et quelles sont encore les étapes de la procédure à suivre?

Sur quels éléments concrets vous fondez-vous pour affirmer que DiTo apportera davantage de capacité opérationnelle et de sécurité?

Les projets de tours de contrôle numériques mis en place dans d'autres pays concernent généralement des aéroports dont le trafic est moins complexe que celui de Charleroi et de Liège. Comment tenez-

vous compte de cette différence dans votre évaluation du projet?

Enfin, plusieurs experts soulignent que certaines méthodes de travail envisagées à plus long terme par skeyes (SPO, SPU, multimode) sont déconseillées au niveau international. Comment réagissez-vous à ces critiques? Ne craignez-vous pas que skeyes cherche à jouer un rôle de pionnier dans un domaine où la prudence devrait prévaloir?

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

Bij de luchtverkeerleider skeyes brak recent protest uit tegen de plannen om op termijn met minder mensen te werken. Omdat het personeel in staking ging moesten er heel wat vluchten geschrapt worden op de luchthaven van Zaventem. Ook de luchthavens van Oostende en Charleroi werden door de wilde staking getroffen.

Intussen zou er een sociaal akkoord tussen het personeel en de directie bereikt zijn en gaf de minister aan te zullen onderzoeken hoe of in welke mate een minimale dienstverlening voor passagiersvluchten kan georganiseerd worden.

Kan de minister duiden welke afspraken er gemaakt werden tussen de directie en het personeel? Evalueert de minister deze als duurzaam? Zullen verdere sociale acties of stakingen uitgesloten worden?

Op welke termijn zal de minister de minimale dienstverlening voor passagiersvluchten realiseren? Zijn daartoe al stappen ondernomen? Zo ja, welke?

Welke andere maatregelen zal de minister nemen om de passagiers op onze luchthavens te vrijwaren van stakingen en hun vluchten te kunnen garanderen?

De **voorzitter**: De andere vraagstellers zijn afwezig.

32.03 Minister Jean-Luc Crucke: Dergelijke acties zijn te betreuren omdat ze een grote impact hebben op de reizigers en de continuïteit van een essentiële openbare dienst onder druk zetten. Het naleven van de regels van het syndicale statuut is essentieel.

Une estimation précise des impacts économiques est difficile à court terme, mais toute perturbation dans le secteur aérien a un impact économique significatif sur le flux de passagers, les activités de fret et la réputation des aéroports.

Les conditions de travail du personnel de skeyes relèvent de la commission paritaire de l'entreprise, dans le respect du cadre légal et des règles spécifiques applicables aux prestataires de services de navigation aérienne.

Les réorganisations s'inscrivent dans le cadre de la concertation sociale, avec une information en temps utile, une consultation des organisations syndicales et une attention constante portée à l'accompagnement du personnel ainsi qu'à la sécurité.

Je confirme avoir reçu le 4 mai une communication au nom d'un groupe de contrôleurs aériens. Ce courrier non signé évoquait principalement des problèmes liés à la planification du travail et à la fatigue.

J'ai convoqué une réunion avec les représentants des organisations syndicales. Cette réunion s'est tenue le 13 mai à mon cabinet.

Voor mei is er binnen skeyes een forum voorzien in de wet van 21 maart 1991 dat opgericht is om overleg te plegen met de syndicale organisaties, met name het paritair comité.

J'ai demandé à ce que les éléments soulevés soient pris en compte dans le cadre du dialogue social au sein de l'entreprise.

Het overleg tussen de directie en de vakbonden bij skeyes wordt voortgezet. De interne

dialogestructuren bleven actief om escalaties te voorkomen.

L'accent reste clairement mis sur la concertation et la continuité du service. À ce stade, le recours à une médiation formelle n'est pas à l'ordre du jour.

Le projet de tour de contrôle digitale à Namur a été lancé en 2018.

Vanaf het begin zijn de luchtverkeersleiders van de regionale luchthavens daarbij betrokken en wordt input gevraagd.

La mise en service opérationnelle des tours digitales est prévue après la formation du personnel, la certification par l'autorité de supervision et la validation des contrôleurs aériens, en s'appuyant sur les lignes directrices de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA). Ces tours digitales constituent une avancée importante en matière de sécurité. Grâce à des caméras haute définition, des capteurs et des outils d'aide à la décision, elles offrent une vision continue du trafic, y compris en conditions dégradées, tout en réduisant le risque d'erreurs humaines et en renforçant la continuité des opérations.

Cet outil de technologie est déjà déployé dans plusieurs pays comme la Suède, la Norvège, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Chaque évolution repose sur des normes internationales, des études de sécurité reconnues et l'approbation des autorités compétentes. L'approche reste prudente, progressive et entièrement guidée par un objectif clair: garantir, en toutes circonstances, le plus haut niveau de sécurité.

Skeyes poursuit le renforcement structurel de ses effectifs de contrôleurs aériens au moyen de recrutements ciblés et de programmes de formation. Compte tenu de la durée de cette formation, il s'agit d'un effort continu et s'inscrivant dans le temps. Depuis plusieurs années, skeyes recrute et forme des contrôleurs au maximum des capacités de formation disponibles en unité opérationnelle.

Op de units EBOS, de luchthaven van Oostende, en APP (Approach) na is er geen probleem inzake onderbezetting, wat in alle units resulteert in de realisatie van minuren op het einde van ieder kalenderjaar.

Un service minimum est actuellement prévu dans le contrat de gestion de skeyes. Celui-ci impose d'assurer, en toutes circonstances, les prestations essentielles du service de la circulation aérienne pour les aéronefs en détresse, les vols humanitaires, les missions de recherche et de sauvetage, les retours forcés ainsi que les vols des autorités publiques et les vols médicaux. En revanche, contrairement à d'autres secteurs tels que le rail ou certains services publics, il ne prévoit pas, à ce stade, le maintien d'une offre partielle pour les usagers.

Je peux confirmer qu'un dossier visant à étendre ce dispositif est actuellement en préparation. L'analyse est en cours. Il n'existe pas encore de calendrier définitif de mise en œuvre, mais des discussions préparatoires ainsi que des évaluations techniques ont été engagées. Les consultations nécessaires seront menées avec les partenaires sociaux, la direction de skeyes et les administrations compétentes.

De focus ligt daarbij op het versterken van het sociaal overleg en het optimaliseren van de continuïteitsprocedures binnen skeyes met als doel de impact op de passagiers zo beperkt mogelijk te houden.

32.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, le malaise au sein de skeyes ne date pas d'hier. Les contrôleurs aériens vous ont adressé un courrier au mois de mai afin de tirer la sonnette d'alarme et vous faire part de leurs inquiétudes. Or, selon les informations dont nous disposons, ce courrier serait resté sans réponse, malgré que ces travailleurs ont des choses importantes à vous dire, qu'il s'agisse de la nouvelle tour numérique, du climat social ou de leurs conditions de travail.

Je ne reprendrai ici que quelques témoignages de contrôleurs aériens, lesquels ont expliqué leur action à la VRT. Dans une tour de contrôle classique, on dispose immédiatement d'une vue à 360°. Dans une tour numérique, on travaille avec des écrans qui ne montrent qu'une partie de cette réalité et qui peuvent légèrement déformer les distances. Voilà qui rend certaines évaluations plus difficiles! Selon ces contrôleurs, des mesures pourraient encore être prises pour renforcer la sécurité de ces tours.

Un autre témoignage porte sur les conditions de travail. Je cite: "Nous dénonçons depuis longtemps nos horaires qui ne prévoient pas assez de véritables jours de repos. Cela pèse sur la vie sociale et peut aussi avoir un impact sur la vigilance, ce qui est problématique dans notre métier."

À côté de ces points, les travailleurs de skeyes dénoncent un manque d'écoute de la part de leur hiérarchie, des accords qui ne sont pas appliqués, un manque de garanties relatives aux conséquences de la tour numérique, un important départ de personnel expérimenté, des difficultés croissantes de recrutement, l'absence de mesures de fin de carrière, etc.

Dès lors, monsieur le ministre, si l'objectif est réellement d'éviter de nouveaux conflits sociaux, il faut commencer par écouter celles et ceux qui assurent quotidiennement la sécurité de notre espace aérien, mais aussi leur répondre lorsqu'ils vous interpellent. En effet, la meilleure manière de limiter les perturbations à l'avenir n'est pas de restreindre le droit de grève mais de garantir une véritable concertation sociale, d'entendre les préoccupations du personnel et de construire des solutions avec les travailleurs plutôt que sans eux.

Bref, écoutez-les et ne restreignez pas leurs droits!

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56016390C en 56016392C van mevrouw Huybrechts worden uitgesteld.

33 Vraag van Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nummerplaat voor e-steps" (56016409C)

33 Question de Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La plaque d'immatriculation pour trottinettes électriques" (56016409C)

33.01 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, de e-steps zijn al een aantal keer aan bod gekomen, maar ik wil het er vandaag nog een laatste keer over hebben. Het is een thema dat in Antwerpen heel erg leeft. De ziekenhuizen hebben recent ook een oproep gelanceerd om de regels rond e-steps te verstrengen. Onlangs nog gaf de politie in de Antwerpse gemeenteraad een presentatie over het aantal ongevallen gelinkt aan het gebruik van e-steps.

De raad heeft vastgesteld dat het aantal ongevallen op enkele jaren tijd vertienvoudigd is, met helaas ook een aantal overlijdens tot gevolg. Een van de grootste problemen blijkt zeer vaak het rijgedrag van de bestuurders van de e-steps. Vaak staan twee of drie mensen op zo'n e-step of is de bestuurder minderjarig. Onlangs circuleerden er beelden van jongeren die met een e-step door de Waaslandtunnel reden – wat daar totaal verboden is – en daarmee uitpakten op TikTok. Het gedrag van mensen die een e-step gebruiken, is een heel groot probleem. Ze brengen niet alleen hun eigen veiligheid in gevaar, maar veel te vaak ook die van anderen.

Het grootste probleem daarbij is dat het voor de politie erg moeilijk is om te handhaven. Bestuurders van e-steps kunnen zeer gemakkelijk ontsnappen. Ze kunnen de regels aan hun laars lappen zonder dat de politie hen kan vatten. De gemeenteraad van Antwerpen heeft daarom unaniem een motie goedgekeurd om de federale regering te vragen een nummerplaat voor e-steps in te voeren. Zo wordt het voor de politie veel gemakkelijker om overtreders op hun gedrag aan te spreken, te sanctioneren en te handhaven.

Ik ben daarom zeer benieuwd of u als minister gehoor wilt geven aan die unaniem goedgekeurde motie van de grootste stad van Vlaanderen.

33.02 Minister Jean-Luc Crucke: Momenteel hoeven e-steps niet te worden ingeschreven, aangezien ze volgens de Europese wetgeving niet als motorvoertuigen worden beschouwd. Om een voertuig te kunnen inschrijven, moet het eerst gehomologeerd zijn, dat wil zeggen officieel geïdentificeerd en conform de Europese technische voorschriften. Daarom ligt de belangrijkste uitdaging op korte termijn

in de noodzaak van een Europese harmonisatie van specifieke technische voorschriften voor e-steps, zodat homologatie mogelijk wordt. Het is niet onze bedoeling een nationale homologatie voor elektrische steps in te voeren.

Ik heb al verschillende initiatieven genomen om het dossier op Europees niveau vooruit te helpen. Zo heb ik in de zomer van 2025 een brief gestuurd aan de Europese commissaris Stéphane Séjourné met het verzoek regelgeving uit te werken die de homologatie van e-steps en andere vervoermiddelen mogelijk maakt. Daarnaast heb ik namens België een verklaring medeondertekend die door Nederland werd geïnitieerd en tijdens de Raad van de Europese Unie door 16 lidstaten werd gesteund op de bijeenkomst van de transportministers in december 2025. België heeft in januari 2026 ook deelgenomen aan een Benelux-verklaring waarin de Europese Commissie wordt gevraagd om snel een geharmoniseerde regelgeving voor te stellen.

Zonder te wachten op een initiatief van de Europese Commissie heb ik bovendien samen met mijn collega's Clarinval en Beenders een actieplan gepubliceerd inzake controle en toezicht op de markt van e-steps. Tot heden moet worden vastgesteld dat van de lidstaten die al wetgeving hebben ingevoerd, verschillende landen geen nummerplaat verplicht stellen. Uit een benchmarking door mijn administratie en Vias institute blijkt dat Italië en Malta wel een nummerplaat opleggen. In Italië is die verplichting nog niet ingevoerd, terwijl ze in Malta wel van kracht is. Om een nummerplaat te verkrijgen, moet de step ter keuring worden aangeboden, waarna die kan worden ingeschreven.

Ik ben ervan overtuigd dat een nummerplaat de responsabilisering van de gebruiker kan bevorderen, doordat er geen volledige anonimiteit is. Dat gezegd zijnde wil ik benadrukken dat een nummerplaat niet zal toelaten alle overtredingen automatisch te vervolgen en dat controles door de politiediensten onmisbaar blijven.

Enerzijds zijn ANPR-camera's slechts op bepaalde locaties geplaatst en dekken ze slechts een deel van het grondgebied. Bovendien zouden die camera's in staat moeten zijn om kleine nummerplaten met kleine letters te lezen. Anderzijds kunnen camera's alleen snelheidsovertredingen vaststellen en zijn ze dus niet geschikt om andere overtredingen met betrekking tot gevaarlijk rijgedrag te detecteren.

Studies van Vias institute tonen aan dat vooral gevaarlijk gedrag van gebruikers een impact heeft op de verkeersveiligheid. Dat gevaarlijk gedrag is het gevolg van een gebrekkige kennis van de verkeersregels of van de bewuste keuze om die niet te respecteren. Het gebrek aan kennis komt onder meer voort uit het feit dat gebruikers van e-steps minder vaak over een rijbewijs beschikken dan andere weggebruikers. Daardoor missen zij vaak de basiskennis die normaal tijdens het theoretisch examen wordt aangeleerd, wat het hogere aantal ongevallen kan verklaren. Het is dan ook essentieel om sensibiliseringsacties op te zetten, zodat de e-step wordt beschouwd als een volwaardig vervoermiddel en niet als speelgoed, zoals ook door Vias institute werd benadrukt. Daarnaast tonen studies van Vias institute ook aan dat een onaangepaste infrastructuur een rol speelt bij ongevallen. Gelet op dat gevaarlijke gedrag en de infrastructuur is het eveneens essentieel dat de gewesten, die daarvoor bevoegd zijn, worden betrokken bij sensibilisering en opleiding.

Tot slot kan worden geconcludeerd dat een nummerplaat op zich de verkeersveiligheid niet garandeert. De ongevallen die u in uw vraag aanhaalt, worden veroorzaakt door gevaarlijk rijgedrag. Controles door de politiediensten blijven dus noodzakelijk, zoals vandaag al het geval is met de controles door de fietsbrigades van de politiezone in Brussel en andere steden. De problematiek moet dan ook op een globale manier worden benaderd, waarbij zowel infrastructuraanpassingen als een sensibiliseringsbeleid voor de gebruikers worden uitgewerkt.

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

U zult mij zeker niet horen beweren dat de invoering van een nummerplaat het probleem volledig zal oplossen. Dat kan natuurlijk niet. Het probleem wordt vandaag echter wel zo groot, zeker in de context van grootsteden waar er heel wat e-steps zijn, zoals Brussel en Antwerpen, dat de frustratie toeneemt. Als u niet ingrijpt, dreigt een situatie zoals in Nederland – u verwees naar Europa – waarbij sommige steden de e-step gewoon verbieden. Dat moeten we vermijden, want er is nog altijd een plaats weggelegd voor de e-steps, omdat ze voor sommige mensen een alternatief bieden voor het openbaar vervoer en zij door de e-step wel de auto thuis laten staan.

Sensibilisering lijkt me een heel goed idee. Voorts ziet u een gebrek aan kennis van de verkeersregels, maar ik mag toch hopen dat men weet dat men niet door het rood mag rijden. De trucs die sommige bestuurders van e-steps uithalen, zijn compleet onverantwoord. Dat kan men niet toeschrijven aan een gebrek aan kennis. Die jongeren moeten op hun gedrag worden aangesproken.

Natuurlijk kunnen ze nog steeds overtredingen begaan zonder geverbaliseerd te worden, maar de verplichting van een nummerplaat en dus het feit dat ze niet langer anoniem kunnen blijven, kan er misschien al voor zorgen dat ze zich iets verantwoordelijker gedragen op de step. Natuurlijk gaat het om de veiligheid van de gebruikers van e-steps, maar wij moeten als beleidsmensen ook de anderen beschermen. Zij komen immers te vaak in onveilige situaties terecht.

Ik hoop dus dat u snel met passende oplossingen komt, zoals de voltallige Antwerpse gemeenteraad heeft gevraagd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n° 56016434C de M. Daerden et n° 56016746C de Mme Schlitz ont été reportées.

De samengevoegde vragen nrs. 56016435C en 56016436C van de heer Foret worden schriftelijk behandeld.

34 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de passages à niveau" (56016439C)

34 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De schrapping van overwegen" (56016439C)

34.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Le drame survenu dernièrement à Buggenhout, où quatre personnes – dont deux enfants – ont perdu la vie après une collision entre un minibus scolaire et un train, a bouleversé durablement tout le pays. À côté de l'émotion immense, cette tragédie pose aussi la question des passages à niveau: allons-nous accélérer la suppression des passages à niveau dangereux dans notre pays pour éviter de nouveaux drames?

Chaque année, Infrabel rappelle que ces passages à niveau restent des points noirs en matière de sécurité ferroviaire, à juste titre. Pourtant, leur suppression semble avancer lentement, faute de moyens suffisants.

Le gouvernement prévoit-il un refinancement structurel d'Infrabel afin d'accélérer la suppression des passages à niveau? Dans l'affirmative, quels investissements supplémentaires comptez-vous débloquer pour développer des alternatives sécurisées comme des tunnels ou des ponts? Combien de passages à niveau sont aujourd'hui considérés comme prioritaires ou dangereux? Combien d'entre eux seront supprimés sous votre législature?

34.02 Jean-Luc Crucke, ministre: L'accident survenu à Buggenhout suscite une émotion légitime. Cependant, il rend aussi nécessaire de rappeler à nouveau et avec clarté les actions menées en matière de sécurité ferroviaire. Et comme vous le savez, celles-ci sont très nombreuses.

Le réseau belge compte encore quelques 1 600 passages à niveau, mais leur dangerosité est avant tout liée au comportement inadapté des usagers de la route, comme l'ont démontré de nombreuses analyses d'accidents – et même sur ce passage à niveau, encore après l'accident.

Pour lutter contre ces phénomènes, Infrabel mène des actions préventives, répressives et de sensibilisation. La suppression des passages à niveau n'est qu'un des éléments pour prévenir ces accidents dramatiques.

Depuis plusieurs années, Infrabel mène donc une politique active de suppression des passages à niveau, en ciblant ceux présentant les risques les plus élevés. Et si les plus accidentogènes ont déjà été traités en priorité, la suppression d'un passage à niveau reste toutefois un processus complexe, impliquant des études techniques, des investissements importants, parfois des ponts et des tunnels,

ainsi qu'une concertation approfondie avec les autorités locales, ce qui peut allonger les délais de réalisation.

S'agissant du financement, le contrat de performance d'Infrabel prévoit des moyens dédiés à la sécurisation du réseau, incluant la suppression progressive des passages à niveau. Ces investissements s'inscrivent dans une approche globale visant à améliorer simultanément la sécurité, la ponctualité et la robustesse du trafic ferroviaire.

Concernant le nombre de passages à niveau, Infrabel actualise en continu ses analyses de risques afin d'identifier les sites nécessitant une intervention.

Les données détaillées évoluent régulièrement et ne font donc pas l'objet d'un chiffre unique et figé. Il est également possible de consulter l'ensemble des données relatives à la suppression des passages à niveau sur le site open data d'Infrabel. Le programme pluriannuel prévoit la suppression progressive de plusieurs dizaines de passages à niveau, en fonction des priorités de sécurité et de la faisabilité des projets. Enfin, je le répéterai encore: si cela permet de sauver ne serait-ce qu'une seule vie ou d'éviter un seul accident, cela en vaudra la peine.

Tous les investissements consentis, toutes les campagnes de sensibilisation et tous les efforts du gestionnaire de l'infrastructure ne suffiront pas. Il faut également une véritable prise de conscience sociétale ainsi qu'un respect strict du Code de la route par l'ensemble des usagers si nous voulons prévenir de nouveaux drames.

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

Je vous encourage à investir davantage dans les alternatives aux passages à niveau. Investir dans la sécurité, c'est investir dans la prévention des tragédies. Cela doit donc rester une priorité.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56016452C van mevrouw De Knop en 56016471C van de heer Seuntjens worden schriftelijk behandeld.

35 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances liées au bruit des avions" (56016611C)

35 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Vliegtuiglawaai" (56016611C)

35.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, depuis de trop nombreux mois, des milliers d'habitants du nord-ouest de Bruxelles et de plusieurs communes de la périphérie tirent la sonnette d'alarme concernant l'augmentation des nuisances sonores liées au trafic aérien.*

Cette situation semble résulter de plusieurs facteurs: une utilisation accrue de la piste 07L en raison de conditions météorologiques plus fréquentes, des travaux réalisés sur certaines pistes de l'aéroport, mais également l'introduction du système de navigation RNP, qui impose aux avions de suivre des trajectoires GPS beaucoup plus précises et concentrées.

De nombreux riverains dénoncent aujourd'hui une concentration des vols au-dessus de zones densément peuplées. Or, les études scientifiques sont de plus en plus nombreuses à démontrer les effets néfastes du bruit aérien sur la santé : troubles du sommeil, augmentation de la pression artérielle, risques cardiovasculaires et affaiblissement du système immunitaire.

Dans le même temps, il est essentiel de préserver les milliers d'emplois liés aux activités aéroportuaires. Il ne s'agit donc pas d'opposer l'emploi à la santé des riverains, mais de rechercher des solutions permettant de garantir les deux.

Mes questions sont dès lors les suivantes:

Face au mécontentement des bourgmestres, qui n'ont pas obtenu satisfaction lors de votre dernière

réunion, face aux pétitions recueillant des milliers de signatures, face aux différents collectifs citoyens qui se mobilisent contre les nuisances aériennes et face aux différentes condamnations de l'État belge en la matière, quand allez-vous enfin agir pour atténuer ces nuisances? Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre et dans quels délais?

Le gouvernement envisage-t-il d'adapter les procédures liées au système RNP afin de permettre davantage de flexibilité dans les trajectoires d'approche lorsque cela est nécessaire pour limiter les nuisances au-dessus des zones les plus densément peuplées?

Quelles mesures entendez-vous prendre pour accélérer le renouvellement des flottes les plus bruyantes et encourager l'utilisation d'appareils moins générateurs de nuisances sonores?

Le gouvernement envisage-t-il un plan spécifique d'isolation acoustique des logements les plus exposés au bruit aérien, notamment dans les quartiers populaires particulièrement touchés par ces nuisances?

35.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Vous évoquez le mécontentement des bourgmestres suite à notre rencontre du 3 juin dernier. J'en prends bonne note mais, comme j'aime à le répéter dans ce dossier, je préfère annoncer des effets que faire des effets d'annonce. Or il n'existe aucune réponse simple, pour ne pas dire simpliste, à un problème complexe qui empoisonne la vie des Bruxellois depuis des dizaines d'années.

Comme je l'ai annoncé aux bourgmestres présents, mon objectif est d'obtenir un accord du gouvernement au sein du gouvernement. Sans cet accord, aucune solution pérenne n'est envisageable. Nier ce fait, c'est faire preuve de naïveté. Parviendrai-je à trouver un accord équilibré au sein du gouvernement? Je ne peux répondre avec certitude à cette question, mais il est clair qu'il faut trouver une solution structurelle à ce problème, d'autant que les échéances judiciaires sont, elles, bien fixées, et qu'au plus tard pour le mois de décembre 2026, le gouvernement doit répondre d'actions concrètes devant les tribunaux.

Comme je veux laisser une chance à la recherche de solutions, je n'évoquerai pas les pistes mises sur la table à ce stade. Je me ferai cependant un plaisir de vous les détailler si un accord devait être trouvé. Je vais par contre vous renvoyer vers le gouvernement bruxellois sur la question de l'isolation acoustique, cette matière relevant de ses prérogatives.

35.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Mais les 400 000 habitants des communes concernées attendent des solutions concrètes, parce que la situation est devenue insupportable pour eux.

Malgré de nombreux mois de nuisance, nous ne recevons de nouveau aucun engagement de votre part, alors que des pistes existent: accélérer le remplacement des avions les plus bruyants par des avions plus modernes et moins polluants sur le plan sonore; mettre en place un plan ambitieux d'isolation des logements dans les communes les plus touchées, ce qui pourrait se faire via un mécanisme de tiers payant afin que les familles n'aient pas à supporter le coût des travaux; défendre auprès des autorités européennes la possibilité d'adapter les trajectoires liées au système RNP, d'autant plus lorsque ces trajectoires se concentrent au-dessus des zones les plus densément peuplées.

Pour nous, c'est clair, la santé des riverains ne peut pas être une variable d'ajustement des choix techniques et réglementaires. La technologie devrait être mise au service de la population et non l'inverse.

Nous vous réinterrogerons sur ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 56016615C de Mme Ramlot est reportée.

36 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau système de communication à l'aéroport" (56016634C)

36 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe communicatiesysteem op de luchthaven" (56016634C)

36.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, je vous ai interrogé en janvier dernier au sujet du nouveau système de communication à l'aéroport national de Bruxelles. Vous m'indiquiez alors que les deux systèmes – l'ancien et le nouveau – coexistaient et que des travaux étaient en cours afin de corriger certaines lacunes du nouveau système.*

Néanmoins, selon les informations qui nous parviennent, les batteries de la majorité des nouveaux appareils PTX semblent présenter un gonflement important. Ces défauts représentent des risques non négligeables pour la sécurité, notamment des risques d'emballement thermique pouvant entraîner des incendies ou des explosions.

J'aurais donc quelques questions:

Avez-vous pris connaissance de ces problèmes? La direction a-t-elle exigé le retrait immédiat de ces appareils PTX jusqu'à ce que leur sécurité soit pleinement avérée et garantie? Dans la négative, comptez-vous prendre des mesures en ce sens?

Combien d'appareils sont concernés par ce problème et quelles mesures provisoires ont été mises en place afin de garantir la sécurité du personnel et des usagers?

Une analyse de risque a-t-elle été réalisée concernant l'utilisation de ces appareils? Si oui, quelles en sont les conclusions et pourquoi des problèmes subsistent?

Quels sont les résultats des tests d'émission/réception de ces nouveaux appareils? Pouvez-vous ici nous les donner?

36.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: *Mijnheer de voorzitter, chère collègue, en principe, la BAC ne répond pas aux questions relatives à la sécurité et à la sûreté pour des raisons de confidentialité et de sécurité.*

En ce qui concerne cette question précise, il s'agit d'un incident qui n'a concerné que quelques appareils, à la suite duquel la BAC a pris toutes les mesures nécessaires.

Toutes les décisions relatives à la mise en œuvre d'un tel projet, en l'occurrence le déploiement d'un système de communication, sont prises en concertation avec le conseiller en prévention.

36.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.*

Quand il est question d'appareils de communication utilisés dans un environnement aussi sensible qu'un aéroport, le moindre doute sur leur sécurité devrait conduire à une vigilance maximale. Cela signifie notamment que le principe de précaution doit être appliqué, avec le retrait immédiat de ces appareils et leur remplacement par du matériel fiable. Les travailleurs ont quand même le droit d'exercer leur métier dans des conditions sûres.

Je transmettrai votre réponse à nos relais sur le terrain et nous reviendrons vers vous, si nécessaire. Je vous remercie.

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

37 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation des inspecteurs aéroportuaires (1)" (56016635C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La situation des inspecteurs aéroportuaires (2)" (56016636C)

37 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchtvaartinspecteurs (1)" (56016635C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De luchtvaartinspecteurs (2)" (56016636C)

37.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, les inspecteurs de sûreté aéroportuaire mandatés par l'État assurent des missions essentielles de contrôle, d'inspection, d'audit, de surveillance et de vérification du respect des dispositions nationales et européennes relatives à la sûreté de l'aviation civile.*

Compte tenu du caractère régalien de ces missions et du mandat qui leur est confié afin de garantir leur autonomie, leur impartialité et leur indépendance vis-à-vis des entités contrôlées, je souhaiterais obtenir les précisions suivantes:

Combien d'équivalents temps plein (ETP/FTE) mandatés sont actuellement affectés au département de la sûreté aéroportuaire au sein de l'aéroport de Bruxelles-National?

Quelles sont les missions précises confiées à ces agents mandatés dans le cadre de leurs activités de contrôle, d'inspection, d'audit, de surveillance, de suivi de la conformité réglementaire et de gestion des incidents liés à la sûreté?

Quelle autorité détermine le nombre de FTE affectés à ce département et quels sont les critères utilisés pour fixer ces effectifs?

Les effectifs actuellement en place ont-ils été dimensionnés sur la base des exigences opérationnelles permettant d'assurer une permanence de service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7? Dans l'affirmative, sur quelle analyse des besoins et de la charge de travail cette évaluation repose-t-elle?

Le ministre estime-t-il que les effectifs actuellement disponibles sont suffisants pour assurer pleinement l'ensemble des missions légales et réglementaires du service ainsi que les obligations liées au BNIP, tout en garantissant la continuité du service, la qualité des contrôles et le maintien du niveau de sûreté requis?

Toujours concernant la situation des inspecteurs aéroportuaires:

Quel département du SPF Mobilité et Transports est chargé de l'organisation des formations initiales et continues des inspecteurs de sûreté aéroportuaire? Ces formations sont-elles dispensées par des inspecteurs de sûreté expérimentés, par des formateurs spécialisés ou par d'autres catégories de personnel?

Le ministre considère-t-il qu'il est pleinement cohérent qu'un service investi d'une mission régalienne de contrôle de l'État et chargé de superviser le respect des obligations de sûreté par l'aéroport exerce ses missions dans un système où son financement est assuré par Brussels Airport Company (BAC)?

Quelles garanties concrètes existent aujourd'hui pour prévenir tout risque de dépendance, réelle ou perçue, et le ministre estime-t-il nécessaire de faire évoluer ce modèle afin de renforcer davantage l'indépendance institutionnelle de la sûreté aéroportuaire?

Enfin, le ministre peut-il confirmer que les inspecteurs de sûreté aéroportuaire doivent disposer de moyens humains, matériels, organisationnels et budgétaires suffisants pour exercer leurs missions en toute indépendance, conformément aux exigences nationales et européennes applicables en matière de supervision de la sûreté de l'aviation civile? Le cas échéant, quelles mesures envisage-t-il afin de renforcer ces garanties?

37.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, plusieurs de vos questions ont déjà fait l'objet de réponses dans le cadre d'une question précédente. Je vais donc me limiter à vos questions plus spécifiques.

Il incombe à l'exploitant aéroportuaire de veiller à ce que les tâches de sécurité relevant de sa juridiction soient suffisamment financées. À cette fin, le service de sécurité interne de Brussels Airport Company (BAC) est géré de manière professionnelle. Le nombre d'équivalents temps plein n'est pas fixé en tant que tel, ce sont les missions accomplies qui sont déterminantes, telles que définies dans l'arrêté royal mentionné ci-après.

La DGTA veille au respect de ces dispositions. Les agents effectuent les tâches qui sont énumérées dans l'arrêté royal du 4 mai 1999 réglementant les conditions de formation et de certification des inspecteurs et inspecteurs en chef adjoints de l'inspection aéroportuaire. La DGTA exerce un contrôle sur le respect des obligations et des tâches des inspecteurs aéroportuaires au moyen d'inspections et d'audits. En cas de manquements, ceux-ci doivent être corrigés immédiatement.

Comme indiqué, l'action est mise sur l'exécution qualitative des missions. Il est important de noter que la DGTA ne dispense pas elle-même de formation. Il est fait référence au programme national de recrutement et de formation à la sûreté de l'aviation civile. Le programme vise à garantir que le personnel chargé de la sûreté de l'aviation est correctement recruté et formé afin d'exécuter ses missions conformément aux normes requises et d'assurer un niveau de sûreté élevé et uniforme. Il a également pour objectif d'assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.

La DGTA approuve les formations et veille aux moyens d'inspection, à la qualité du contenu et à la manière dont les formations sont dispensées.

En outre, le programme prévoit des exigences spécifiques auxquelles les formateurs doivent satisfaire. La DGTA est chargée de l'organisation des examens et procède ensuite à la certification des membres de l'inspection aéroportuaire. Le certificat délivré atteste qu'ils satisfont aux exigences de formation établies afin d'exécuter leur mandat. La situation au sein de Brussels Airport Company (BAC) ne me semble pas problématique, pour autant, bien évidemment, que les inspecteurs disposent des moyens leur permettant d'effectuer leur mission en toute indépendance.

L'arrêté du 30 janvier 2025, modifiant l'arrêté royal du 4 mai 1999 relatif aux conditions de formation et de certification des inspecteurs et des inspecteurs adjoints d'inspection aéroportuaire clarifie les lignes de rapport entre les différentes parties. Cet arrêté prévoit que les inspecteurs aéroportuaires employés par BAC peuvent, dans des situations exceptionnelles ou urgentes, rendre compte directement à l'inspecteur en chef, à savoir le directeur général de la DGTA.

Les consultations ont lieu de manière structurelle et continue entre les différents acteurs concernant le niveau de sécurité général et spécifique de l'aéroport. Ces consultations ont lieu, entre autres, à travers les plateformes formelles existantes de coordination, de suivi et d'évaluation des thèmes liés à la sécurité, ainsi que par des consultations bilatérales dans lesquelles les aspects opérationnels, organisationnels et politiques de la sécurité aérienne sont discutés. Ces structures de consultation permettent de surveiller en continu le niveau de sécurité de l'aéroport de Bruxelles et de détecter les évolutions et points d'attention en temps voulu et, lorsque nécessaire, de discuter des actions correctives dans le cadre réglementaire applicable.

37.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je vais analyser tous ces éléments plus en profondeur et je n'hésiterai pas à revenir vers vous.

J'aimerais cependant rappeler qu'il est essentiel que notre ministre de la Mobilité soit en contact étroit avec ceux qui garantissent notre sécurité à l'aéroport, en ce compris les organisations syndicales, comme je l'ai déjà indiqué.

Cependant, le simple maintien de contact ne suffit pas. Il faut également que les recommandations syndicales soient appliquées de manière concrète sur le terrain.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir du métier d'accompagnateur de train" (56016649C)

38 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van het beroep van treinbegeleider" (56016649C)

38.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le métier d'accompagnateur de train traverse une période d'incertitude. La décision de mettre fin à la vente de tickets à bord des trains, impactant déjà négativement la sécurité, s'inscrit dans une série de suppressions de missions qui menacent l'avenir même de cette profession.*

En effet, à côté de la suppression de la vente à bord des titres de transport, les accompagnateurs sont en train de perdre progressivement d'autres responsabilités très concrètes : par exemple, les essais de frein en ligne, la préparation des rames Désiro (tâche désormais confiée aux conducteurs) ainsi que le comptage des trains effectués en rames Désiro. Un ensemble de tâches qui constituent leur rôle central pour la sécurité ferroviaire.

Ces évolutions soulèvent ainsi des craintes légitimes. Elles rendent en quelque sorte superflue la fonction pouvant mener à la disparition progressive du métier. En effet, en retirant de plus en plus de responsabilités aux accompagnateurs de train, il est plus facile pour la direction par la suite de faire disparaître la fonction sans qu'il n'y ait aucun impact.

Or, les accompagnateurs de train sont des acteurs essentiels de la sécurité à bord du train, de l'accueil des voyageurs et de la gestion des situations d'urgence. Réduire leur rôle, c'est diminuer la qualité et la sécurité du service public ferroviaire.

Monsieur le ministre, au vu de ces évolutions, comment la SNCB envisage-t-elle l'évolution de la fonction d'accompagnateur de train dans sa stratégie à long terme?

Vous, en tant que ministre, êtes-vous prêt à vous engager concrètement pour préserver cette fonction indispensable que sont les accompagnateurs de train?

38.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, l'évolution de la fonction d'accompagnateur de train s'inscrit dans la volonté de la SNCB de recentrer davantage cette fonction sur ses missions essentielles au service du voyageur et de l'exploitant ferroviaire. L'accompagnateur de train demeure en effet un maillon indispensable du service public ferroviaire. Ses tâches de base ne se limitent pas à une seule activité, mais couvrent un ensemble de missions fondamentales parmi lesquelles figurent notamment le contrôle des titres de transport, l'information et l'accueil des voyageurs, la sécurité à bord et lors des arrêts, l'assistance aux clients ainsi que la contribution à la régularité et au bon déroulement de l'exploitation.

Comme cela a déjà été rappelé dans des réponses parlementaires antérieures, le métier d'accompagnateur de train va donc bien au-delà de la vente de titres de transport à bord. La vente à bord ne représente, d'ailleurs, aujourd'hui, qu'une part très limitée de l'activité globale.

La réforme en cours ne vise donc pas à remettre en cause l'existence de cette fonction, mais à permettre aux accompagnateurs de train d'exercer l'ensemble de leurs missions de manière plus équilibrée et plus conforme aux priorités opérationnelles et de service. La SNCB confirme à cet égard que les missions centrales de l'accompagnateur de train restent la sécurité en cours de trajet, la ponctualité, le service aux voyageurs, la fourniture d'informations, l'assistance et le contrôle des titres de transport.

Dans ce cadre, l'évolution de certaines tâches opérationnelles ne signifie nullement une disparition progressive du métier, mais bien une adaptation de son contenu aux réalités actuelles du transport ferroviaire et aux attentes des voyageurs. Il n'est dès lors pas question de rendre cette fonction superflue. Au contraire, la présence des accompagnateurs de train reste essentielle pour garantir la qualité du service, l'accompagnement des voyageurs et la gestion adéquate des situations sur le terrain. Je considère donc cette fonction comme indispensable à l'organisation du transport ferroviaire, et les évolutions en cours visent à la préserver durablement en la recentrant sur ses missions fondamentales.

38.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur le ministre.

J'entends vos propos, mais dans les faits, je peux comprendre l'inquiétude des accompagnateurs de train qui voient progressivement certaines de leurs missions centrales restreintes ou supprimées. Au-delà des déclarations, les actes ne suivent pas toujours.

Je voudrais revenir sur cette nouvelle réforme qui aura un impact direct sur leur quotidien, à savoir la suppression de la vente de billets à bord des trains. Cette réforme constituait pourtant une avancée positive. Auparavant, l'achat d'un billet à bord était impossible ou, à tout le moins, exceptionnel. Le changement de politique qui a consisté à permettre aux voyageurs d'acheter leur billet dans le train plutôt que de les sanctionner a profondément modifié la relation entre les accompagnateurs et les voyageurs. Je rencontre quotidiennement des accompagnateurs très professionnels qui peuvent ainsi s'adresser avec respect à un voyageur dépourvu de titre de transport, quelle qu'en soit la raison. Il peut avoir oublié d'acheter son billet, avoir choisi de ne pas le faire ou encore ne pas avoir pu l'acheter en raison d'une panne de l'automate ou d'une difficulté d'utilisation. Cette approche permet réellement de désamorcer les tensions et de maintenir une relation respectueuse avec les voyageurs.

À l'inverse, lorsque cette relation devient essentiellement une relation de sanction et qu'une personne sans titre de transport se voit infliger une amende, la situation risque inévitablement de se tendre. Cela signifie que les accompagnateurs vont perdre la possibilité d'entretenir une relation véritablement cordiale avec les voyageurs et de désamorcer les situations conflictuelles. Je comprends dès lors leur inquiétude face à ce changement de cap. Je pense également que cette évolution risque de rendre les voyages en train plus inconfortables pour tout le monde. Lorsqu'un voyageur est pris en défaut dans un wagon, cela crée immédiatement des tensions qui affectent l'ensemble des personnes présentes. Personnellement, cela m'empêche carrément de travailler. C'est donc très désagréable. Je pense donc que cette mesure est préjudiciable à la fois pour les voyageurs et pour les accompagnateurs de train.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

39 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La relation entre la carrière GBA et Infrabel " (56016653C)

39 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De relatie tussen de zandsteengroeve GBA en Infrabel" (56016653C)

39.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, j'ai été récemment interpellée par la potentielle exploitation irrégulière d'une carrière par la société de Grès du Bois d'Anthisnes (GBA). Un collectif citoyen semble avoir mis au jour plusieurs irrégularités administratives: GBA exploitait la carrière avec un permis datant de 1932, expiré en 2002. Ce n'est qu'en 2013 que la commune a délivré un bail, lui-même contesté, faute de permis en bonne et due forme. Pendant plus de dix ans, les activités ont donc continué en toute illégalité.*

Ce qui m'amène à vous interpellier aujourd'hui, ce sont les zones d'ombre entourant la relation entre GBA et Infrabel. En effet, GBA fournirait environ 20 % du ballast belge (le lit de cailloux sur les rails faisant office d'amortisseur des voies) et Infrabel représenterait 60 % du chiffre d'affaires de GBA. Il apparaît ainsi qu'un opérateur public chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Infrabel) aurait attribué, depuis plusieurs années, des marchés publics à une société ne disposant pas des autorisations d'exploitation requises.

Plus troublant encore, M. Benoît GILSON, patron d'Infrabel, était présent lors de la séance d'information publique et a pris la parole au terme de la présentation pour le soutenir la société GBA.

Monsieur le ministre, voici mes questions:

Comment expliquez-vous qu'Infrabel ait pu conclure et reconduire des marchés avec GBA alors que pendant plusieurs années, cette société ne satisfaisait pas aux conditions légales d'exploitation (pas de permis pour les activités sur la commune d'Anthisnes)?

Quelles mesures de contrôle Infrabel applique-t-il pour vérifier la conformité réglementaire de ses contractants?

Est-il possible d'avoir accès aux documents des marchés publics?

Est-il habituel que le directeur d'Infrabel se rende à ce type de séance? Disposait-il d'un mandat?

39.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Le gestionnaire d'infrastructures, en tant que pouvoir adjudicateur, applique strictement la législation relative aux marchés publics dans le respect des principes d'égalité de traitement, de transparence et de concurrence effective. À cet égard, il convient de préciser que le cadre juridique applicable a évolué au cours de la période concernée. Ainsi, pour les marchés plus anciens, la législation issue de la loi du 24 décembre 1993 était d'application, tandis que les marchés plus récents relèvent de la loi du 17 juin 2016 et de ses arrêtés d'exécution. Les procédures doivent dès lors être appréciées à la lumière des dispositions légales en vigueur au moment de leur passation.

Les procédures d'attribution reposent sur des documents de marché précis et impliquent la vérification des conditions de participation des opérateurs économiques, notamment l'absence de motifs d'exclusion ainsi que leur capacité économique, financière et technique, sur la base des attestations et des éléments prévus dans la réglementation applicable.

Dans ce cadre, les opérateurs économiques déclarent notamment, via une déclaration sur l'honneur et, pour les marchés soumis à la réglementation plus récente, via le document unique de marché européen (DUME), qu'ils respectent l'ensemble des obligations qui leur incombent, y compris en matière environnementale et administrative. Infrabel s'assure que ces déclarations sont dûment fournies et complétées dans le cadre des procédures de passation.

S'agissant du respect des autorisations administratives nécessaires à l'exercice des activités concernées, il convient de rappeler que cette responsabilité incombe en premier lieu aux opérateurs économiques eux-mêmes, sous le contrôle des autorités publiques compétentes. Infrabel ne dispose pas d'une compétence générale pour apprécier la validité ou la régularité de ces autorisations, ni pour se substituer aux autorités chargées de leur délivrance ou de leur contrôle.

En l'absence d'éléments formellement établis constituant un motif d'exclusion au sens de la réglementation applicable ou affectant la régularité d'une procédure, Infrabel ne dispose pas de base légale lui permettant d'écarter un opérateur économique ou de remettre en cause un marché régulièrement attribué. À ce stade, aucun élément objectivement établi ne permet de conclure que les marchés concernés auraient été attribués ou exécutés en méconnaissance de la réglementation applicable.

Concernant l'accès aux documents relatifs aux marchés publics, celui-ci est organisé conformément aux règles en matière de publicité administrative, sous réserve de limitations prévues par la loi, notamment en ce qui concerne la confidentialité commerciale et la protection des intérêts économiques légitimes.

Pour les marchés remontant à la période 2002-2013, Infrabel applique les règles légales en matière de conservation des documents, qui fixe un délai de 10 ans à compter de la réception du marché. Conformément à cette disposition, les dossiers dépassant ce délai ne sont plus conservés. Il est dès lors normal qu'Infrabel ne dispose plus aujourd'hui des documents relatifs à ces marchés anciens, ce qui limite la possibilité de fournir des éléments détaillés pour la période concernée.

Pour le reste, il est habituel que le CEO d'Infrabel, dans le cadre de son rôle de représentation institutionnelle, participe ponctuellement à des événements publics, à des visites de terrain ou à des moments d'échange avec des acteurs économiques ou industriels liés aux missions d'entreprise. Cela peut notamment être le cas lorsque les sujets abordés concernent l'infrastructure ferroviaire, la chaîne d'approvisionnement, la disponibilité de matériaux essentiels ou l'ancrage local de certaines filières utiles au réseau.

Une telle participation vise à représenter Infrabel dans le cadre de ses missions générales, ainsi qu'à rappeler l'importance d'un écosystème industriel fiable pour le fonctionnement du rail. Elle ne peut toutefois pas être interprétée comme une prise de position sur la régularité administrative d'une

exploitation, ni comme une intervention dans une procédure de permis, ni comme un quelconque engagement dans le cadre des marchés publics.

Les procédures d'attribution, de reconduction et d'exécution des marchés publics restent en tout état de cause soumises aux règles formelles applicables et aux contrôles prévus par celles-ci.

39.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour ces éléments que je ne manquerai pas de faire parvenir au collectif inquiet par rapport à cette situation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

40 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La présence de panneaux publicitaires en gare de Liège Saint-Lambert" (56016654C)

40 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Reclameborden in het station Luik-Saint-Lambert" (56016654C)

40.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, voilà des années que nous, en tant que riverains de la gare du Palais, comme on l'appelle toujours, nous attendions cette nouvelle gare Saint-Lambert qui est enfin achevée. Quelle n'a pas été la surprise des riverains et des navetteurs, en l'occurrence, de découvrir, à peine la gare inaugurée, deux panneaux publicitaires perpendiculaires qui ont été rajoutés de façon imposante aux deux extrémités du quai. Manifestement, ces panneaux n'étaient pas prévus dans les plans parce qu'ils n'ont aucun rapport avec le mobilier qui est présent dans l'ensemble de la gare. Ils sont installés de manière à obstruer la vision d'un bout à l'autre du quai, c'est-à-dire perpendiculairement aux voies, tandis que l'ensemble du mobilier est plutôt installé parallèlement afin de permettre la circulation et d'avoir une bonne vision sur l'ensemble de l'espace.

Je ne vous cache pas mon inimitié pour ce type d'installation publicitaire qui, je pense, est superflue et néfaste à l'espace public. Mais ce qui me pose encore plus problème c'est le fait qu'elle obstrue la vision. Concernant le sentiment de sécurité quand il fait noir, les panneaux empêchent de voir s'il y a une personne qui se trouve sur le quai ou si quelqu'un arrive. Donc, il y a un côté angoissant à la présence de ces panneaux.

Je voulais vous faire part d'une anecdote. La présence de ces panneaux empêche également l'accompagnateur ou l'accompagnatrice de train de voir si un voyageur est en train d'arriver pour prendre le train. Au moment du départ, l'accompagnateur jette un petit regard pour voir s'il n'y a pas quelqu'un qui est en train d'arriver, et puis décide de siffler. Il m'est arrivé la semaine dernière de voir un passager, un navetteur, qui a raté le train parce que l'accompagnateur ne l'avait pas vu en raison de ces panneaux.

Je me demande comment, malgré de tels investissements pour un quartier qui a été délaissé pendant des années, on parvient finalement à tout gâcher avec l'installation de ces deux panneaux massifs qui altèrent l'expérience dans la gare.

40.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, je vous avoue que, tout comme vous, je ne suis guère enthousiaste à l'égard de ces affichages publicitaires.

La commercialisation des espaces publicitaires dans les gares belges s'inscrit dans le cadre d'un contrat de concession couvrant l'ensemble du réseau ferroviaire national. En principe, les différents emplacements présents dans les gares peuvent être affectés à des dispositifs publicitaires, sous réserve bien évidemment du respect des exigences opérationnelles, techniques et de sécurité applicables.

L'importation de chaque support publicitaire fait l'objet d'une analyse préalable menée en concertation avec les différents services compétents de la SNCB. Cette analyse tient compte de nombreux paramètres, notamment la sécurité des voyageurs, celle du personnel de la SNCB, les flux de circulation sur les quais ainsi que les contraintes d'exploitation de la gare.

Les panneaux publicitaires installés dans la gare de Liège-Saint-Lambert n'ont pas été placés de

manière improvisée ou *a posteriori*. Leur importation a été intégrée dès la phase de conception du projet de gare en collaboration avec les concepteurs et développeurs du projet. Les emplacements destinés à accueillir ces supports ont été prévus dans les plans d'aménagement et les infrastructures techniques nécessaires.

Les raccordements électriques ont été réalisés dans ce cadre.

Enfin, n'oublions pas que les concessions génèrent des recettes pour la SNCB, qui profitent aux services offerts aux voyageurs.

Cela dit, je n'ai pas l'habitude de penser que ce que vous me dites n'est pas conforme à la réalité de fait et de terrain. Je vais demander un rapport complémentaire, de manière à ce que les éléments que vous avez évoqués puissent être vérifiés, notamment par rapport à la gêne que cela pourrait créer pour l'accompagnateur.

40.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre. N'hésitez pas, nous pouvons aller voir la gare ensemble.

Je peux comprendre que cela génère des recettes. Je le sais. J'ai beaucoup étudié le dossier de Publifair. Mais je pense que, là, un réel souci se présente. Merci donc pour l'attention que vous pourrez réserver à la suite de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

41 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La location électrique accessible" (56016665C)

41 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Betaalbare leasing van elektrische voertuigen" (56016665C)

41.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Troisième crise énergétique en cinq ans. La guerre illégale en Iran fait flamber les prix à la pompe, le plein dépasse les 100 euros pour beaucoup, et chez nous, des milliers de travailleurs et travailleuses n'ont aucune alternative : aide à domicile en zone rurale, institutrice en périphérie, indépendant qui roule pour vivre. Pour eux, dans le contexte actuel, la voiture n'est pas un choix, c'est une nécessité.*

Face à ça, votre gouvernement a sorti 80 millions sur trois mois, surtout réservées aux indemnités domicile-travail des entreprises, pendant que les surprofits des compagnies pétrolières, elles, restent intouchées.

Pourtant, une mesure prête à l'emploi existe : Ecolo a récemment défendu la LEA, Location Électrique Accessible. Une petite voiture électrique pour 100 € par mois, ciblée sur les ménages moyens et modeste, avec option d'achat à prix réduit. C'est social, c'est climatique, ça réduit la dépendance au pétrole, et donc à la prochaine crise, et ça envoie un signal à l'industrie automobile : produire pour les gens, pas que pour les riches.

Et comme vous le savez bien, une mesure similaire (un leasing social pour les véhicules électriques) figure aussi dans votre accord de gouvernement. Votre cabinet y a d'ailleurs travaillé, via un groupe de travail transversal climat-mobilité. Et puis Bart De Wever aurait refermé la porte.

Mes questions:

Où en est ce travail sur la location électrique accessible via le leasing social? Continuez-vous à défendre cette mesure au sein de votre gouvernement?

Au-delà du budget insuffisant de 80 millions, qu'est-ce que votre gouvernement propose de structurer pour sortir les ménages de leur dépendance aux énergies fossiles en termes de mobilité?

Comment justifier qu'à chaque crise, on compense le prix du pétrole plutôt que d'aider les ménages à en sortir?

41.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Le gouvernement continue à suivre avec attention l'impact sur les citoyens de cette nouvelle crise énergétique et de la flambée des prix à la pompe qui l'accompagne. Dans ce contexte, je suis particulièrement attentif à l'impact pour les travailleurs et les travailleuses qui n'ont aujourd'hui aucune ou peu de solutions alternatives à la voiture. Dans ce cadre, l'instauration d'un leasing social pour les véhicules électriques, comme vous l'évoquez, est effectivement une piste que nous explorons.

Comme il était prévu dans l'accord de coalition, une étude est en cours portant sur un possible soutien social à la transition dans la mobilité, destiné aux citoyens actifs à faibles revenus. Le SPF Mobilité et le SPF Santé publique ont déjà réalisé une étude préliminaire. À présent, ma cellule stratégique est en contact avec les acteurs de terrain afin d'établir le coût budgétaire de la mise en place d'un tel mécanisme, s'inspirant du modèle français. Nous évaluons les différents modèles possibles avec et sans aide de l'État.

L'objectif au sein du gouvernement est donc toujours de défendre le leasing social. J'entends que le premier ministre aurait déclaré fermer cette porte. Cette mesure demeure toutefois dans l'accord de gouvernement et je la défendrai. Je reste convaincu que la transition environnementale doit être juste; aider les personnes les plus précarisées à passer à l'électrique est donc essentiel. Je pense que le premier ministre a plutôt fermé la porte à une intervention budgétaire mais, à titre personnel, je suis convaincu qu'il est possible de trouver un mécanisme – d'ailleurs j'y travaille – dans lequel, sans aucune intervention budgétaire, le leasing social peut favoriser les personnes concernées, à savoir à faibles revenus, qui doivent se rendre au travail. L'évolution du marché aujourd'hui rend cette solution possible. Je ne l'ai pas encore, j'y travaille et rencontre d'ailleurs beaucoup de monde dans ce cadre. Mais je vous demande encore un peu de patience.

À côté de cela, et de façon plus globale et structurelle, la sortie des ménages de leur dépendance aux énergies fossiles pour leur mobilité constitue une de mes priorités. Pour cela, la multimodalité est essentielle. C'est également en ce sens qu'en début de crise, j'avais fait plusieurs propositions au gouvernement. Ces pistes n'ont pas été retenues. Nous continuons donc à miser sur une offre ferroviaire ponctuelle et fiable.

Par ailleurs, l'adoption récente du plan d'action pour la promotion du vélo du gouvernement fédéral 2026-2029, *Be Cyclist 2.0*, s'inscrit dans cette logique et, en particulier, son axe stratégique visant à faire du vélo un choix de mobilité attractif, durable et contribuant au *shift* modal.

En ce qui concerne les véhicules, une analyse a été réalisée afin d'examiner l'impact d'une réduction de la vitesse maximale sur les autoroutes à 110 ou 100 km/h. Une limitation de vitesse de 120 à 100 km/h permettrait de réduire la consommation de carburant, et donc aussi les coûts de cette consommation et les émissions, de 17 % pour l'essence et même 21 % pour le diesel. Il n'y a pas besoin d'aides de l'État pour cela. C'est juste un comportement individuel.

Cela se traduit par une diminution du coût du carburant utilisé, de l'ordre de 34 centimes par litre d'essence et de pas moins de 45 centimes par litre de diesel. Compte tenu des prix actuels à la pompe, cette mesure pourrait permettre d'éviter entre quatre et cinq mégatonnes d'émissions de CO₂ au niveau national d'ici 2030. Outre les économies directes réalisées par les ménages et les entreprises, une réduction de la consommation de carburant entraîne également une diminution des importations d'énergie fossile et, par conséquent, une baisse structurelle des sorties de capitaux. Dans un contexte marqué par les tensions géopolitiques et les prix élevés de l'énergie, cette évolution renforce la résilience économique et contribue à une plus grande indépendance énergétique.

Il m'a été récemment indiqué – sous réserve de vérification des chiffres – que l'augmentation du prix du diesel liée à la crise des énergies fossiles représenterait un coût supplémentaire d'environ 900 euros par an pour une personne parcourant 30 000 kilomètres annuellement. En réduisant sa vitesse sur autoroute de 120 à 100 km/h, cette personne pourrait diminuer ce surcoût d'environ 600 euros. Il subsisterait donc un différentiel, mais celui-ci me paraît nettement plus supportable.

J'ai toutefois demandé que ces chiffres soient vérifiés.

41.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci pour cette réponse bien complète, monsieur le ministre.

La vitesse sur les autoroutes est un grand tabou. Je pense qu'on continuera à en parler durant toute la législature et je ne suis pas sûre qu'on règlera la question avant la fin.

Vous avez par contre donné une réponse encourageante sur le leasing électrique social. Je pense que c'est là un bel outil pour embarquer chacun et chacune dans la transition, quels que soient ses revenus. En effet, tout le monde n'a pas une gare à côté de chez soi ni la possibilité de rouler à vélo électrique. C'est donc un outil qui est complémentaire et qui peut véritablement répondre à un besoin.

Aujourd'hui, les aides définies par le gouvernement pour la mobilité des travailleurs sont très ciblées sur le travailleur qui est dans une situation de contrat de travail et dont les kilomètres sont rémunérés par l'employeur qui fait le choix de passer par cette augmentation du dédommagement kilométrique.

Il y a toutefois des personnes qui se trouvent dans des zones plus grises. Je pense notamment aux trajets domicile-travail au cours desquels vous devez aller chercher les enfants, faire des courses et passer dire bonjour à votre maman qui est en maison de repos. Tous ces détours sont nécessaires, indispensables même, mais ne sont pas comptabilisés dans le temps de travail et les kilomètres dédommagés par l'employeur.

Or ce sont des kilomètres qui comptent et qui peuvent peser lourd dans un budget. Une solution comme celle-ci pourrait vraiment fonctionner.

On a évidemment un autre problème, c'est la taille et le prix des véhicules électriques aujourd'hui, tels qu'ils sont proposés sur le marché. Il y a une petite évolution avec certains modèles qui sont un peu plus légers, mais on est encore loin du développement de petites voitures accessibles pour toutes et tous. Je pense que c'est vraiment une chose à développer en marge des possibilités de rechargement par bornes facilement accessibles en milieu urbain.

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

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het einde van de werkzaamheden gekomen, na een lange dag. Ik wil iedereen hartelijk danken.

De samengevoegde vragen nrs. 56016721C van de heer Troosters, 56016723C van de heer Aerts en 56016739C van mevrouw Schlitz worden schriftelijk behandeld.

Voorts geef ik nog mee dat de vragen nrs. 56014424C van mevrouw Reuter en 56014849C van de heer El Yakhloufi, de samengevoegde vragen nrs. 56015775C van de heer Raskin en 56016715C van de heer Prévot en vraag nr. 56016107C van de heer Prévot conform artikel 126, lid 10, van het Kamerreglement als ingetrokken worden beschouwd.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 21.03 uur.
La réunion publique de commission est levée à 21 h 03.*

Schriftelijk behandelde mondelinge vragen

Questions orales traitées par écrit

De antwoorden werden door de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling bezorgd.

Les réponses ont été fournies par le ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable.

42 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voortgang en transparantie op het vlak van de toegankelijkheid van treinstations" (56015524C)

42 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les progrès en matière d'accessibilité des gares et la transparence à cet égard" (56015524C)

De NMBS heeft als doel om tegen 2032 176 stations autonoom toegankelijk te maken, goed voor ongeveer 70% van de reizigers. Tegelijk blijft het merendeel van de stations vandaag niet toegankelijk, en klinkt er kritiek dat deze doelstelling weinig ambitieus is en onvoldoende rekening houdt met de volledige reiservaring van personen met een beperkte mobiliteit.

Uit uw eerdere antwoorden blijkt dat de prioritering gebeurt op basis van reizigersaantallen, opportuniteiten bij infrastructuurwerken en budgettaire beperkingen. Tegelijk stellen we vast dat er vandaag nog steeds geen duidelijk en publiek overzicht bestaat van welke stations wanneer worden aangepakt, wat het voor reizigers moeilijk maakt om zich te organiseren.

Daarom heb ik volgende vragen:

Kunt u een volledig en geactualiseerd overzicht bezorgen van:

de stations die vandaag autonoom toegankelijk zijn;

de stations die nog zullen worden aangepakt tegen 2032;

en de concrete planning en timing per station?

Zal deze informatie ook op een toegankelijke en transparante manier publiek beschikbaar worden gemaakt voor reizigers?

Hoe evalueert u de huidige doelstelling van 176 stations tegen 2032, in het licht van internationale voorbeelden waar een veel hogere dekkingsgraad wordt nagestreefd?

Bent u bereid om het parlement op regelmatige basis (bijvoorbeeld jaarlijks) te informeren over de voortgang van deze werken en eventuele vertragingen?

In welke mate wordt binnen de huidige planning rekening gehouden met de nood aan een coherente reisketen, zodat reizigers niet geconfronteerd worden met situaties waarbij vertrek- en aankomststations ongelijk toegankelijk zijn?

6. Tot slot, overweegt u bijkomende maatregelen om de uitvoering te versnellen, bijvoorbeeld via gerichte investeringsmiddelen of een aangepaste samenwerking tussen NMBS en Infrabel, gezien de huidige structuur soms tot vertraging leidt?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw De Knop,

Ik wil u er om te beginnen op wijzen dat de problematiek van de toegankelijkheid reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van een actualiteitsdebat tijdens de laatste vragen- en antwoordsessie van de Commissie Mobiliteit van 15 april. Ik nodig u uit het verslag van dat debat te raadplegen, aangezien daarin al een aantal elementen terug te vinden zijn die aansluiten bij de vragen die u vandaag stelt. Ik herhaal bovendien, zoals ik reeds herhaaldelijk heb aangegeven, dat de toegankelijkheid van stations en perrons voor personen met een beperkte mobiliteit een centrale doelstelling is van het spoorbeleid in het kader van het openbaredienstcontract met NMBS en het performantiecontract met Infrabel.

De ambitie is duidelijk: we willen evolueren van een logica van loutere assistentie naar een logica van autonome toegankelijkheid. Dat betekent dat zoveel mogelijk reizigers zich zelfstandig moeten kunnen verplaatsen, zonder bijstand. Concreet gebeurt dit door een combinatie van structurele ingrepen, zoals perrons die worden verhoogd tot 76 cm, en vlotte toegang tot de perrons via liften of hellingen, zodat het instappen en het traject doorheen het station voor iedereen haalbaar wordt.

In dat verband is het belangrijk te benadrukken dat NMBS niet als enige beslist over toegankelijkheidswerken. De programmering en uitvoering van projecten steunen op een nauwe samenwerking tussen NMBS, die onder meer bevoegd is voor de stationsgebouwen en de reizigerscirculatie in het station, en Infrabel, als beheerder van de spoorweginfrastructuur (perrons, sporen en technische installaties). Die complementaire bevoegdheden vergen een voortdurende afstemming, zowel om het juiste faseringstraject te bepalen als om de technische en budgettaire

samenhang van de ingrepen te garanderen.

NMBS zet die doelstelling om via haar meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Eind 2025 werden 132 stations aangekondigd als autonoom toegankelijk. De gecommuniceerde doelstelling is om 176 stations autonoom toegankelijk te maken tegen 2032, wat overeenkomt met stations die samen door ongeveer 70% van de reizigers worden gebruikt. In bijlage vindt u het document met de lijst van deze 132 stations.

Om te bepalen hoeveel en welke stations in de komende jaren autonoom toegankelijk worden gemaakt, werkt NMBS binnen de afspraken die met de federale overheid zijn gemaakt en binnen de budgetten die daarvoor worden toegekend. Bij de prioritering wordt inderdaad rekening gehouden met de grootte van stations en met de reizigersaantallen. Daarnaast wordt ook gekeken naar opportuniteiten die zich voordoen bij spoorwerken door Infrabel: wanneer belangrijke interventies aan perrons nodig zijn, waken Infrabel en NMBS er samen over dat de perrons aansluitend ook toegankelijk worden gemaakt. Dat kan dus zowel kleine als grote stations betreffen.

Wat de concrete planning en timing per station betreft, moet ik preciseren dat de uitvoeringsplanning mee afhangt van de jaarlijkse budgetten die aan NMBS worden toegekend. Om die reden wordt vandaag geen definitieve opleveringsdatum per station publiek gecommuniceerd. Binnen de beschikbare middelen blijft NMBS evenwel geëngageerd om de doelstelling voor 2032 te realiseren en om een netwerk uit te bouwen dat het voor zo veel mogelijk reizigers — ongeacht hun beperking — mogelijk maakt de trein vlot en autonoom te gebruiken. Deze doelstelling wordt bovendien jaarlijks opgevolgd in het kader van de performantiedialoog tussen NMBS en de overheid, wat toelaat de voortgang en eventuele vertragingen op te volgen en hierover ook op regelmatige basis te rapporteren.

Tot slot, wat de informatie aan de reizigers betreft: NMBS communiceert over de evolutie van de toegankelijkheid van stations in de eerste plaats via haar bestaande informatiekanaalen, waaronder de website, de digitale toepassingen en daarnaast via haar jaarlijkse activiteitenverslagen en de duurzaamheidsverklaring, waarin de voortgang van de toegankelijkheidsprojecten op regelmatige basis wordt gerapporteerd. Bij belangrijke ingebruiknames kan ook gerichte communicatie worden gevoerd.

Tot slot wil ik benadrukken dat de toegankelijkheid van onze stations geen eenvoudige technische of budgettaire oefening is, maar een fundamentele maatschappelijke missie. Het gaat erom te waarborgen dat iedereen, ongeacht zijn of haar beperking, daadwerkelijk toegang heeft tot mobiliteit en daarmee tot werk, onderwijs en maatschappelijke participatie.

De vooruitgang die vandaag wordt geboekt, is reëel, maar onze ambitie reikt verder dan alleen cijfers. Het uiteindelijke doel is om een samenhangend en gebruiksvriendelijk netwerk op te bouwen, waarin reizigers kunnen rekenen op een toegankelijke verplaatsingsketen van begin tot eind — van vertrek tot aankomst — zonder onderbrekingen of onzekerheden.

Dit vereist niet enkel voortdurende investeringen, maar ook een nauwe samenwerking tussen NMBS, Infrabel en de verschillende overheidsniveaus, evenals een transparante communicatie naar de reizigers toe. Transparantie en voorspelbaarheid zijn essentieel om het vertrouwen van de gebruikers te versterken en hen in staat te stellen hun reizen met een gerust hart te plannen.

In dit kader werk ik samen met alle betrokken partners aan de ontwikkeling van een visie voor 2040. Deze visie is erop gericht om, waar mogelijk, het tempo van de verbeteringen op te voeren en een spoorwegnet op te bouwen dat niet alleen efficiënt en duurzaam is, maar ook volledig inclusief en afgestemd op de mobiliteitsbehoeften van de toekomst.

43 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IJzeren Rijn" (56015545C)

43 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Rhin de fer" (56015545C)

Mijnheer de minister,

Begin dit jaar liet u mij weten dat het 3RX-dossier — na een lange periode van stilstand — zich opnieuw in een operationele fase bevindt, waarbij eerst intra-Belgische afstemming noodzakelijk is alvorens verdere internationale stappen te zetten. Die afstemming gebeurt op basis van een non-paper die door

het kabinet van de premier werd herwerkt.

In de tussentijd trekt u alvast 43 miljoen euro uit om het goederenvervoer per spoor in de haven van Antwerpen te optimaliseren. Daarbovenop komt nog eens 16 miljoen euro voor een tweede spoor tussen Mol en Neerpelt, dat van belang is voor de verdere uitbouw van het goederenvervoer tussen de haven en Nederland en Duitsland. Goederentreinen zullen op het traject voortaan niet langer voorrang moeten verlenen aan het reizigersverkeer.

Mijn vragen aan u:

- 1. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het 3RX-dossier? Werd de interne afstemming reeds afgerond?*
- 2. Is er al een timing om het grensoverschrijdend overleg opnieuw op te starten?*
- 3. Kan u wat meer toelichting geven bij de aanleg van een tweede spoor tussen Mol en Neerpelt? Wat is bijvoorbeeld de voorziene timing van de werken?*

Met dank voor uw antwoord.

Antwoord - Réponse:

Mijnheer Raskin,

De interne besprekingen over het non-paper dat België had toegezegd op te stellen, zijn bijna afgerond. Gisteren (8 juni) heb ik mijn Nederlandse en Duitse collega's ontmoet tijdens de Europese Raad van ministers van Transport (in Luxemburg). Uiteraard hebben we dit essentiële dossier besproken. Het doel is nu dat dit dossier ook door Nederland en Duitsland wordt bestudeerd, zodat de werkgroepen zo snel mogelijk weer aan de slag kunnen.

Wat uw vraag rond Mol en Neerpelt betreft, gaat het om een tweede spoor op L19 en de elektrificatie van dat tweede spoor. In 2021 werd al het bestaande spoor geëlektrificeerd.

De omgevingsaanvraag voor het traject Balen-Werkplaatsen – Lommel is nu voorzien voor april 2027. Voor het gedeelte Lommel – Neerpelt staat de indiening van de vergunning voorlopig gepland in juni 2026.

Het project loopt momenteel wat vertraging op door complexe vraagstukken omtrent boscompensatie. Door het beperkte aanbod van geschikte gronden voor de te compenseren vegetatie is het uiterst moeilijk gebleken om aan de vereiste verplichtingen te voldoen. Deze verplichtingen moeten bovendien worden opgenomen in het MER-dossier, wat het afronden en indienen van de vergunningsaanvragen vertraagt.

Infrabel heeft in de afgelopen twee jaar zeer actief gezocht naar een oplossing, maar tot nu toe is die helaas nog niet gevonden. Het overlegt hierover verder met verschillende administraties, opdat er zo snel mogelijk een oplossing kan gevonden worden.

Ondanks deze uitdagingen zijn eind 2025 wel enkele voorbereidende spoorwerken gestart waarvoor geen vergunning vereist is, zodat er toch vooruitgang geboekt kan worden.

De verwachte eindhorizon van het project ligt momenteel rond 2030.

Het betreft een project uit het SMIP waarvoor ook Vlaamse cofinanciering voorzien is en is dus een Vlaamse Spoorprioriteit.

De verdubbeling van L19 is niet alleen belangrijk voor de versterking van het personenvervoer in noord-Limburg, maar is ook van belang voor de oost-westverbinding richting Nederland en Duitsland.

44 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kredietrating van de NMBS" (56015607C)

44 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La cotation de la SNCB" (56015607C)

Mijnheer de minister

Het ratingbureau Moody's heeft de kredietrating van de NMBS verlaagd van A1 naar A2. Dat wordt deels verklaard door de Belgische staatsrating, maar Moody's wijst ook expliciet op een structureel probleem binnen de NMBS zelf. Een hoge schuldenlast en een beperkte financiële draagkracht.

Volgens Moody's blijft de NMBS vandaag overeind dankzij stabiele inkomsten en vooral dankzij de ondersteuning van de federale staat via het openbaredienstcontract. Dat is tegelijk ook de kern van de bezorgdheid. De financiële zwakte wordt vandaag in belangrijke mate opgevangen met publieke middelen.

Het openbaredienstcontract loopt af in 2032. Intussen nadert ook de Europese marktopening. De context waarin de NMBS moet opereren, zal dus fundamenteel veranderen en competitie zal toenemen.

De vraag is dan ook niet alleen hoe de NMBS vandaag overeind blijft, maar vooral hoe ze zich voorbereidt op die nieuwe realiteit zonder blijvend te moeten terugvallen op de belastingbetaler.

Ik heb daarom de volgende vragen:

Welke concrete gevolgen zal deze kredietverlaging hebben voor de NMBS (voor de rentelasten van lopende en toekomstige leningen,erschikking van kredieten,...)? Is de impact van de kredietverlaging berekenbaar en zo ja, over welke bedragen spreken we dan?

Hoe beoordeelt u de analyse van Moody's dat de NMBS financieel kwetsbaar blijft en sterk afhankelijk is van overheidssteun?

Deelt u de bezorgdheid dat deze afhankelijkheid problematisch zou kunnen worden in het licht van de Europese marktopening?

Welke concrete structurele hervormingen worden vandaag voorbereid om de NMBS financieel weerbaarder te maken en/of haar schuldenlast terug te dringen?

Hoe garandeert u dat de NMBS zich richting 2032 en daarna kan handhaven zonder bijkomende publieke middelen? Of welke (bijkomende) inspanningen zijn volgens u nodig aan de zijde van de NMBS om dit te garanderen? Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de nood aan publieke financiering zo laag mogelijk wordt eens de NMBS zal moeten functioneren in een geliberaliseerde markt voor binnenlands personenvervoer?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw Cuylaerts,

Eerst en vooral dient opgemerkt dat deze ratingaanpassing waar u naar verwijst het directe gevolg is van de downgrade van de rating van de Belgische Staat, net zoals dit het geval was voor talrijke andere privé en openbare entiteiten en overheidsbedrijven. Nadat Moody's de rating van de Belgische Staat wijzigde op 17 april 2026, volgde met name een cascade aan downgrades voor publieke en gelinkte entiteiten:

Wat NMBS betreft heeft deze ratingverlaging geen impact op de financiële lasten onder de lopende financiële contracten. Op basis van beschikbare informatie zal de impact op de financiële lasten van toekomstige financieringen beperkt blijven.

Een aandachtige lezing van de communicatie van Moody's leidt tot een genuanceerde analyse van de situatie. Moody's benadrukt dat de operationele prestaties van NMBS in 2025 stabiel waren, zij het lager dan de initiële projecties, als gevolg van een uitdagende omgeving op het vlak van de vraag en de druk op de kosten. Moody's onderstreept evenwel dat NMBS erin is geslaagd de openbare dienstverlening goed uit te voeren en de operationele continuïteit te waarborgen in het kader van het huidige openbaredienstcontract. Hoewel Moody's voor 2026 een verbetering van het resultaat verwacht, wijst het erop dat de kredietratio's van NMBS afhankelijk zullen blijven van een beperkte

rendabiliteit, een aanzienlijke kostenrigiditeit en een risico bij de uitvoering van efficiëntiemaatregelen.

Met die kanttekening is het duidelijk dat NMBS haar inspanningen moet voortzetten om haar prestaties structureel te verbeteren, haar opbrengsten te laten groeien door meer reizigers te vervoeren, en haar schuldenniveau te verlagen. Het is precies vanuit die logica dat het Openbaredienstcontract 2023-2032 en het Ondernemingsplan 2023-2032 werden onderhandeld, waarvan mijn diensten de uitvoering nauwgezet opvolgen.

Ik wens er ook aan te herinneren dat de financiële compensaties die de Staat aan NMBS betaalt strikt worden omkaderd door het openbaredienstcontract, dat zelf is gesloten met inachtneming van de beginselen van de Europese Verordening 1370/2007. Die verordening laat immers enkel toe dat bij de spoorwegonderneming de nettokosten van haar openbare dienstverplichtingen wordt gedekt.

Ik wil benadrukken dat het Openbaredienstcontract 2023-2032, dat aan NMBS een rechtstreekse gunning heeft toegekend voor alle openbare dienstverplichtingen en voor het volledige nationale grondgebied voor een duur van 10 jaar, gepaard gaat met de opname van een bijzonder strikt prestatieschema, dat door het openbaredienstcontract wordt omkaderd en door de Staat wordt opgevolgd in het kader van de « prestatiedialoog ».

De maatregelen om NMBS weerbaarder te maken en verder voor te bereiden op wat komt na 2032 werden vastgelegd en geïntegreerd in het Openbaredienstcontract 2023-2032, dat voorziet in een gemiddelde productiviteitsinspanning van 1% per jaar door NMBS, evenals in een geleidelijke vermindering van de exploitatiecompensatie die de Staat betaalt met ongeveer 350 miljoen euro op jaarbasis tussen 2023 en 2032. Het ondernemingsplan voorziet daarnaast, boven op deze efficiëntie- en commerciële winsten, in een structurele vermindering van de schuld met ongeveer één miljard euro tijdens de looptijd van het contract.

Bovendien vereist het behalen van de prestatiedoelstellingen die in het Openbaredienstcontract zijn vastgelegd dat de onderneming beschikt over de nodige hefboomen voor haar transformatie. In dat verband vormt het gebruik van contractuele tewerkstelling in plaats van een statuut, waarvoor dit parlement onlangs de wet stemde, een belangrijk element. Het is verre van het enige en ook andere hefboomen zullen aan de onderneming moeten worden toegekend.

[45] Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veelplegersdatabank" (56015675C)

[45] Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La base de données des récidivistes" (56015675C)

Mijnheer de minister,

Uw collega minister Verlinden deelde mij tijdens de commissie Justitie van 28 april (MV nr. 56015170C) mee dat de ontwikkeling van een centrale recidivedatabank voor veelplegers in het verkeer een project is dat onder de gezamenlijke coördinatie valt van de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit. Er zouden dan ook reeds verschillende overlegmomenten hebben plaatsgevonden met de FOD Mobiliteit.

De ontwikkeling van een veelplegersdatabank is een prioritaire doelstelling van deze regering, maar is ook een complex project, zowel op juridisch als technisch vlak.

Mijn vragen aan u:

1. Klopt het dat de ontwikkeling van de veelplegersdatabank gezamenlijk gecoördineerd wordt door de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit?

2. Welke rol neemt de FOD Mobiliteit precies op zich?

3. Kan u een stand van zaken geven met betrekking tot de ontwikkeling van de databank? Is er al een voorlopig tijdsschema en budgettaire raming beschikbaar?

4. Welke zijn de belangrijkste juridische en technische uitdagingen die reeds werden geïdentificeerd?

Met dank voor uw antwoord.

Antwoord - Réponse:

Beste Collega,

Het klopt dat mijn kabinet in nauw overleg met het kabinet van mijn collega bevoegd voor Justitie en onze respectievelijke administraties samenwerken aan de uitvoering van het regeerakkoord, voor wat betreft de veelplegersdatabank.

De FOD Mobiliteit en Vervoer coördineert, samen met mijn kabinet, de voorbereidingen die moeten leiden tot het oprichten van de juridische en technische werkgroepen, met het oog op het uitwerken van een te operationaliseerbaar concept.

In de latere fase zullen deze werkgroepen de wetswijzigingen binnen hun domein, de wegverkeerswet, uitwerken en samen met FOD Justitie, boeteplatform, de technische specificaties bepalen.

Wat uw derde deelvraag betreft: die is zeer actueel, aangezien dit onderwerp tijdens de ministerraad van 13 mei aan de orde was gekomen.

Daarin kondigde ik met mijn collega van Justitie de oprichting van de werkgroepen aan met het oog op het aanbrengen van de nodige verduidelijkingen en inventarisatie van de uitdagingen in de bepaling van het regeerakkoord.

Het is de bedoeling om tegen de herfst 2026 een volledig beeld te krijgen van de noodzakelijke stappen, een tijdschema voor de concretisering en een budgettaire raming zullen dan pas gemaakt kunnen worden. Vandaag is het te vroeg om hierover een schatting te doen.

Maar ik kan u nu al mededelen dat we vier belangrijkste juridische en technische uitdagingen voorzien :

Ten eerste, de combinatie van overtredingen zoals opgenomen in het regeerakkoord.

Door slechts één overtreding van de derde graad te viseren, bestaat de kans dat dit als discriminatoir beschouwd kan worden ten aanzien van de andere overtredingen van dezelfde graad, te meer omdat de wegverkeerswet de categorisering afbakent, de facto betekent dit dat de overtredingen van eenzelfde graad eenzelfde risico of gevaar uitmaken.

Dan, de identificatie van de overtredders.

Om de juiste natuurlijk persoon te kunnen koppelen aan de begane overtreding is het noodzakelijk om een voldoende hoge identificatiegraad te bekomen, zowel voor particulieren als voor bedrijfs- en leasingvoertuigen.

Er is ook de wijze waarop overtredingen geschrapt kunnen worden door opleidingen.

We willen een transparant systeem waarbij iedereen, vanaf de eerste overtreding, een overzicht kan raadplegen van zijn eigen status. Daarnaast moeten de modaliteiten voor het schrappen van overtredingen bekeken worden.

Ten slot, de automatische dagvaarding.

Niet alleen riskeren we hier een ongrondwettelijke handeling in te voeren, maar is dit ook een miskenning van autonomie en bevoegdheden van het openbaar ministerie.

Daarnaast moeten we ook oog hebben voor de werklast bij de magistratuur, zowel staande als zittende magistraten. De uitdaging moet er hieruit bestaan om geautomatiseerde processen te ontwikkelen waarbij de prerogatieven van het openbaar ministerie verzekerd blijven.

46 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De procedure bij technische defecten op treinen" (56015688C)

46 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La procédure à suivre en cas de défaillances techniques à bord d'un train" (56015688C)

Mijnheer de minister,

Treinreizigers krijgen regelmatig te maken met defecten op treinen. Een van de vaak voorkomende problemen zijn kapotte deuren die niet openen bij aankomst in het station. In de praktijk zien we ook dat sommige deuren duidelijk buiten dienst zijn gesteld met een sticker, maar dat is niet altijd het geval. Dat kan leiden tot grote problemen voor mensen die willen uitstappen en noodgedwongen hun halte moeten voorbijrijden.

Kapotte deuren zijn bovendien maar één voorbeeld. Ook defecte toiletten, problemen met de verwarming of airco en storingen aan de informatieborden of omroepsystemen komen regelmatig voor. Dat zijn zaken die het comfort aantasten, maar in sommige gevallen ook de veiligheid of de werking van de trein kunnen beïnvloeden.

Ik heb hierover de volgende vragen:

Wat moeten treinbegeleiders concreet doen wanneer zij vaststellen dat deuren niet openen of niet correct functioneren? Beschikken zij standaard over het nodige materiaal, zoals stickers of signalisatie, om reizigers duidelijk te informeren?

Wat is de procedure wanneer technische mankementen worden vastgesteld op een trein en worden geregistreerd?

Op basis van welke criteria wordt beslist dat een trein niet langer in dienst kan blijven omwille van defecten?

Bestaan er vaste controlemomenten waarop treinen systematisch worden nagekeken, en hoe vaak gebeurt dat?

Hoe lang duurt het gemiddeld vooraleer vastgestelde defecten effectief worden hersteld?

Acht u de huidige aanpak voldoende om zowel de veiligheid als het comfort van de reiziger te garanderen?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw Cuylaerts,

De treinbegeleider ziet tijdens de rit voortdurend toe op de goede werking van de deuren en op de veiligheid van de reizigers. Wanneer een defect wordt vastgesteld, wordt indien mogelijk onmiddellijk een operationele actie ondernomen, bijvoorbeeld door een manuele opening via de noodvoorzieningen uit te voeren of door de betrokken deur buiten dienst te stellen en te vergrendelen. De deursystemen zijn immers zo ontworpen dat zij door opgeleid en gekwalificeerd personeel, zoals treinbegeleiders en depanneerders, snel en veilig kunnen geïsoleerd worden zonder significante impact op de regelmaat van het treinverkeer. Daarbij wordt er steeds over gewaakt dat geen enkele opening of sluiting de reizigers in gevaar kan brengen.

De treinbegeleider informeert de reizigers proactief, zowel via aankondigingen als door zijn aanwezigheid aan boord. Daarnaast bestaan verschillende middelen om defecte deuren duidelijk te signaleren, zoals stickers die zowel binnen als buiten op de betrokken deur kunnen worden aangebracht. Deze signalisatie wordt aangevuld met actieve communicatie naar de reizigers.

Alle vastgestelde defecten en buitendienststellingen worden digitaal geregistreerd via specifieke applicaties en meegedeeld aan de betrokken operationele diensten, zodat kan worden nagegaan of een interventie ter plaatse mogelijk is. Bij een overdracht tussen treinbegeleiders worden de defecten systematisch doorgegeven, zodat de continuïteit en veiligheid van de dienstverlening gewaarborgd blijven. De defecten blijven bovendien digitaal raadpleegbaar totdat zij volledig zijn verholpen.

De diensten die de inzet en regelmaat van de treinen opvolgen, beschikken over duidelijke consignes die bepalen wanneer een trein technisch niet langer geschikt is voor commerciële exploitatie,

bijvoorbeeld in functie van het aantal defecte deuren. Op basis daarvan wordt beslist wanneer een treinstel sneller dan gepland naar een onderhoudswerkplaats moet worden gestuurd voor herstelling.

Naast de operationele controles bij het eerste vertrek en tijdens de rit, wordt elk treintype onderworpen aan een specifiek programma van preventief onderhoud op korte termijn (maandelijks) en lange termijn (jaarlijks). Dit programma omvat preventieve controles, technische interventies en correctieve herstellingen om de goede staat van het materieel duurzaam te verzekeren.

De termijn tussen de melding van een defect en de effectieve herstelling hangt af van verschillende factoren, waaronder de ernst en complexiteit van het defect, de impact op de exploitatie en op de reizigers, de planning van het materieel en de belasting van de werkplaatsen. Daarbij wordt steeds een onderscheid gemaakt tussen defecten die onmiddellijk moeten worden opgelost om de exploitatieveiligheid te garanderen en defecten die later kunnen worden behandeld, maar waarvoor, afhankelijk van de kritische impact, wel duidelijke tijdslimieten gelden.

In 2025 bedroeg de gemiddelde duur tussen vaststelling en effectieve herstelling vijf dagen voor technische storingen en twaalf dagen voor kleinere defecten. De helft van alle defecten werd opgelost binnen drie dagen en 70 procent binnen de week.

NMBS acht de huidige aanpak afdoende en blijft haar onderhoudsbeleid voortdurend evalueren en verbeteren, met de veiligheid van de exploitatie als absolute prioriteit.

[47] Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Fraude en oplichtingscampagnes in naam van de NMBS" (56015689C)

[47] Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fraude et les opérations d'escroquerie au nom de la SNCB" (56015689C)

Mijnheer de minister,

De NMBS waarschuwt zelf voor een nieuwe golf van oplichtingscampagnes op sociale media waarbij fraudeurs zich voordoen als de NMBS. Daarbij worden bijvoorbeeld valse promoties of goedkope abonnementen aangeboden om mensen te lokken en persoonlijke gegevens of betalingen te ontfutselen.

Dat is natuurlijk een probleem. Mensen denken dat ze met de NMBS te maken hebben en geven hun gegevens door, terwijl die eigenlijk rechtstreeks bij oplichters terechtkomen. In het slechtste geval verliezen ze ook nog eens geld.

Bovendien zien we dat dit soort fraude steeds professioneler wordt en zich snel verspreidt via sociale media, waardoor veel mensen ermee geconfronteerd worden.

Daarom heb ik de volgende vragen:

Welke stappen onderneemt de NMBS vandaag om dergelijke frauduleuze campagnes snel op te sporen en te laten verwijderen?

Hoe wordt er samengewerkt met sociale mediaplatformen om misbruik van de naam en het imago van de NMBS tegen te gaan?

Op welke manier worden reizigers actief geïnformeerd en gewaarschuwd voor dit soort oplichting?

Ziet u bijkomende maatregelen om de bescherming van reizigers tegen dit soort digitale fraude te versterken?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw Cuylaerts,

Ik neem deze vorm van oplichting bijzonder ernstig. Fraudeurs misbruiken bewust de naam en het imago van NMBS via sociale media, e-mail en sms om reizigers te misleiden en persoonlijke of financiële gegevens buit te maken. Dat is onaanvaardbaar, en ik volg deze problematiek van zeer nabij

op.

Ik zie erop toe dat NMBS hier actief en kordaat tegen optreedt. Meldingen en signalen worden systematisch opgevolgd en valse pagina's, advertenties en berichten worden onmiddellijk gerapporteerd aan de betrokken platformen om ze zo snel mogelijk offline te halen.

Daarnaast verwacht ik dat NMBS nauw samenwerkt met sociale mediaplatformen en met de bevoegde instanties om fraudeurs op te sporen en dossiers over te maken wanneer er sprake is van oplichting. Die samenwerking gebeurt vandaag ook effectief, want we mogen dit soort praktijken nooit normaliseren of tolereren.

Ik vind het ook essentieel dat reizigers correct en duidelijk geïnformeerd worden. Daarom communiceert NMBS actief via haar officiële kanalen website, app en officiële sociale media en wordt telkens benadrukt dat informatie over producten, tarieven, promoties en acties uitsluitend via die officiële kanalen verspreid wordt. Bovendien biedt NMBS via haar website concrete voorbeelden van fraude en duidelijke tips om oplichting te herkennen en te vermijden.

Ik blijf deze problematiek van dichtbij opvolgen en blijf inzetten op sensibilisering. Tegelijk roep ik reizigers op om waakzaam te blijven en verdachte berichten systematisch te melden via de officiële meldpunten, zoals Safeonweb. Alleen door gezamenlijk alert en kordaat op te treden, kunnen we deze vorm van fraude maximaal terugdringen.

[48] Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De handhaving van het verbod op het gebruik van de smartphone achter het stuur" (56015776C)

[48] Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle du respect de l'interdiction d'utiliser un smartphone au volant" (56015776C)

Mijnheer de minister,

Het gebruik van de smartphone achter het stuur blijft een belangrijke oorzaak van tal van verkeersongevallen. De federale regering wil deze kwalijke praktijk dan ook terugdringen.

In haar regeerakkoord heeft de regering met name de ambitie geformuleerd om een wettelijk kader uit te werken dat het mogelijk moet maken om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel. Belangrijke leidraad daarbij is dat de privacy van de weggebruikers maximaal gerespecteerd wordt.

Mijn vragen aan u:

1. Wat is de stand van zaken van deze ambitie in het regeerakkoord? Welke stappen werden reeds gezet om een wettelijk kader uit te werken?

2. Begin dit jaar kondigde u aan dat u samen met uw collega's bevoegd voor Justitie en Binnenlandse Zaken een werkgroep zou oprichten die zich zal buigen over het gebruik van camera's om smartphonegebruik achter het stuur op te sporen en de technische mogelijkheden en noodzakelijke wetsaanpassingen te analyseren. Werd deze werkgroep reeds opgericht? Kan u hierbij wat meer toelichting geven, vb. samenstelling werkgroep, timing werkzaamheden,...?

3. De Nederlandse krant De Telegraaf berichtte onlangs dat het geregeld voorkomt dat bestuurders die beboet werden, toch vrijuit gaan voor de rechtbank. Eén van de redenen zou zijn dat de camerafoto's in het dossier erg onduidelijk zijn. Soms is het nauwelijks te zien wat de bestuurder in handen heeft. Hoe kan dit probleem in ons land vermeden worden?

Met dank voor uw antwoord.

Antwoord - Réponse:

Mijnheer Raskin,

Camera's om het gebruik van het GSM te detecteren staan inderdaad vermeld zowel in het regeerakkoord als in mijn beleidsnota. Ik ben van plan om dit project uit te voeren, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie. De huidige regelgeving laat vandaag niet toe om dergelijke inbreuken volledig geautomatiseerd vast te stellen en te sanctioneren. Er wordt daarom gewerkt aan een wettelijk kader voor het controleren van gsm-gebruik achter het stuur met onbemande camera's.

Daarnaast kwam een werkgroep met de administraties die rechtstreeks bij deze problematiek betrokken zijn, evenals met verschillende politiediensten, reeds samen om de problemen in kaart te brengen. In functie van de voortgang van de werkzaamheden kunnen gaandeweg ook andere personen en deskundigen worden betrokken om hun specifieke expertise aan te brengen.

De werkzaamheden bevinden zich momenteel nog in een analysefase, met als doel concrete voorstellen tot reglementaire aanpassingen uit te werken. In dit stadium is het voorbarig om precieze termijnen mee te delen. Ik wens evenwel dat dit project tijdens de huidige legislatuur wordt afgerond.

Ten einde moet ik bevestigen dat de bezorgdheden uit het buitenland ons bekend zijn. Net om die redenen nemen we de tijd om een robuust kader uit te werken. We zullen ook ervaringen uitwisselen met Nederland in dit kader, zij beschikken over verschillende systemen. Hun evaluaties van die systemen zullen nuttig zijn voor ons. Het gebruik van nieuwe technologie kan een belangrijke hefboom zijn voor de verkeersveiligheid maar moet gebeuren binnen een duidelijk en rechtszeker juridisch kader.

[49] Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het overslaan van NMBS-haltes" (56016146C)

[49] Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le saut d'arrêts de la SNCB" (56016146C)

Mijnheer de minister,

In het jaarverslag 2025 van Ombudsrail lezen we dat het overslaan van haltes een steeds groter probleem wordt voor treinreizigers. U gaf in de commissie Mobiliteit van 16 september 2025 aan dat dit gemiddeld drie keer per dag gebeurt, al bleef toen onduidelijk waarop dat cijfer precies gebaseerd is. Volgens Ombudsrail stemt dat ook niet overeen met hun vaststellingen. In het jaarverslag 2024 lezen we namelijk dat NMBS in de eerste helft van 2024 al 904 keer haltes oversloeg, wat neerkomt op bijna vijf keer per dag.

Intussen bestaan er criteria voor het overslaan van haltes. Zo moet de maatregel vertragingen beperken, tijdig worden aangekondigd en mogen grote overstapstations normaal gezien niet getroffen worden. Toch stelt Ombudsrail vast dat ook regionale knooppunten zoals Leuven, Landen, Aalst en Louvain-la-Neuve regelmatig worden overgeslagen.

Voor reizigers heeft dat vaak een grote impact. In landelijke regio's kan een overgeslagen halte betekenen dat mensen een uur of langer moeten wachten op de volgende trein. Bovendien gaat het niet alleen over reizigers die op het perron achterblijven, maar ook over mensen die op de trein zitten en niet kunnen uitstappen.

Daarnaast is er vandaag ook een probleem met de registratie. Infrabel beschouwt deze treinen als "gedeeltelijk afgeschaft", maar houdt geen aparte cijfers bij over het aantal overgeslagen haltes. Volgens Ombudsrail staat Infrabel wel positief tegenover een aparte monitoring.

Daarom mijn vragen, mijnheer de minister:

Hoe staat u tegenover het apart monitoren van het aantal overgeslagen haltes? Hoe ver staat Infrabel vandaag met de uitwerking hiervan?

Beschikt u al over cijfers voor 2025 over het aantal overgeslagen haltes? Zo ja, kan u die delen?

Hoe komt u tot de uitspraak dat dit gemiddeld drie keer per dag gebeurt, terwijl Ombudsrail voor 2024 al op bijna vijf keer per dag uitkomt?

Vindt u de huidige criteria voor het overslaan van haltes voldoende? Hoe wordt erop toegezien dat belangrijke overstapstations niet worden overgeslagen?

Welke compensatie of erkenning krijgen reizigers die door een overgeslagen halte gestrand zijn? Vindt u die regeling voldoende, zeker in regio's waar de volgende trein pas een uur later komt? Welke structurele maatregelen neemt u om de onderliggende oorzaken van vertragingen aan te pakken, zodat het overslaan van haltes opnieuw een uitzondering wordt?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw Cuylaerts,

NMBS erkent dat het overslaan van een halte een grote impact kan hebben op de betrokken reizigers. Tegelijk gaat het om een uitzonderlijke operationele maatregel, die alleen wordt genomen wanneer dat nodig is om de continuïteit, betrouwbaarheid en samenhang van de dienstverlening voor het grootste aantal reizigers te vrijwaren. Dat geldt in het bijzonder wanneer een vertraagde trein het risico loopt andere treinen te hinderen of aansluitingen in het gedrang te brengen.

In de praktijk betekent dit dat NMBS soms moet ingrijpen om te vermijden dat een lokale verstoring uitgroeit tot een bredere ontregeling van het netwerk. Daarbij staan veiligheid, beheersbaarheid van het treinverkeer en het algemene reizigersbelang centraal.

Voor het overslaan van haltes gelden strikte criteria. De maatregel moet tijdig worden aangekondigd, reizigers moeten snel een alternatief krijgen, het station moet over redelijke faciliteiten beschikken en grote stations komen in principe niet in aanmerking. In uitzonderlijke gevallen kan ook worden ingegrepen om overbezetting te vermijden. De eindbeslissing ligt telkens bij de centrale dispatching van NMBS.

Het overslaan van haltes is dus geen standaardpraktijk en ook geen instrument om prestatie-indicatoren te beïnvloeden. Het wordt alleen gebruikt wanneer andere ingrepen, zoals een volledige of gedeeltelijke afschaffing, nog zwaardere gevolgen zouden hebben voor de dienstverlening.

De beschikbare cijfers tonen ook aan dat het om een zeer beperkt fenomeen gaat. Volgens de meest recente, door Infrabel gepubliceerde gegevens gaat het op een totaal van ruim 90.000 uitgevoerde treinritten per maand om minder dan 0,1 % van alle ritten, of gemiddeld minder dan drie treinen per dag en in april om iets meer dan twee. Het gaat dus om een zeer beperkt fenomeen. Deze cijfers worden maandelijks gepubliceerd op de stiptheidspagina van Infrabel.

Wat de communicatie betreft, is het de bedoeling reizigers zo veel mogelijk vóór het vertrek te informeren. Als een maatregel tijdig kan worden voorzien, wordt dat ook nagestreefd via de beschikbare informatiekanalen. Wat de compensatie betreft, bestaat er geen specifieke regeling die uitsluitend verbonden is aan het overslaan van een halte. Wanneer een reiziger daardoor evenwel een aanzienlijke vertraging ondervindt, kan hij of zij gebruikmaken van de bestaande compensatie- en klachtenkanalen van NMBS, overeenkomstig de geldende voorwaarden.

In de praktijk kunnen zulke beslissingen echter niet altijd vooraf worden genomen. Soms ontstaat de noodzaak pas tijdens de rit, in een snel evoluerende verkeerssituatie. NMBS blijft er wel op toezien dat dit tot een strikt minimum wordt beperkt.

NMBS blijft daarom investeren in betere beslissingsprocessen en reizigersinformatie, zodat waar mogelijk vroeger duidelijkheid kan worden gegeven. Daarnaast publiceert Infrabel maandelijks cijfers over treinen met gewijzigde haltes, opgesplitst per spoorwegonderneming. Er zijn geen plannen om die cijfers verder per lijn op te splitsen.

Tot slot blijft NMBS werken aan een betrouwbaardere en robuustere dienstverlening via een doordachte vervoersplanning, een efficiënt capaciteitsbeheer en een optimale materieelplanning. Tegelijk blijft het noodzakelijk om in uitzonderlijke omstandigheden operationeel te kunnen ingrijpen, zodat lokale verstoringen zich niet vertalen in een bredere ontregeling van het netwerk.

[50] Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Problemen bij de aankoop van een Flex Abonnement van de NMBS" (56016148C)

[50] Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les problèmes survenant lors de l'achat d'un Flex Abonnement de la SNCB" (56016148C)

Mijnheer de minister,

De NMBS zet steeds sterker in op digitale verkoopkanalen en flexibele abonnementsformules. Reizigers mogen dan ook verwachten dat die systemen betrouwbaar functioneren.

Recent ontving ik signalen van reizigers die problemen ondervinden bij de aankoop en activatie van Flex-abonnementen via de NMBS-app. Daarbij zou de betaling wel correct worden opgestart en gevalideerd door de bank, maar zou het abonnement vervolgens niet correct geactiveerd worden in de app zelf. Reizigers kunnen hun reisdagen dan niet selecteren of gebruiken, terwijl zij wel degelijk geprobeerd hebben een geldig vervoerbewijs aan te kopen.

Wat daarbij een extra probleem vormt, is dat reizigers soms moeilijk een oplossing of duidelijke opvolging krijgen via de klantendienst. Daarbovenop komt het feit dat reizigers vanaf 1 juli zware boetes moeten betalen als ze geen geldig ticket hebben.

Ik heb hierover de volgende vragen:

Bent u op de hoogte van terugkerende technische problemen bij de aankoop of activatie van Flex-abonnementen via de digitale kanalen van de NMBS? Heeft u een zicht op hoeveel reizigers hier gemiddeld per jaar mee geconfronteerd worden?

Welke procedure bestaat vandaag voor reizigers die kunnen aantonen dat zij wel degelijk geprobeerd hebben een geldig abonnement aan te kopen, maar door technische problemen geen correct actief vervoerbewijs krijgen?

Welke richtlijnen krijgen treinbegeleiders in dergelijke situaties om te vermijden dat reizigers die te goeder trouw handelen toch als zwartrijder behandeld worden?

Neemt de NMBS bijkomende maatregelen om de betrouwbaarheid van haar digitale verkoopkanalen en de opvolging van technische meldingen te verbeteren?

Is er overleg met Ombudsrail over terugkerende problemen met digitale abonnementen en de manier waarop dergelijke dossiers worden behandeld?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw Cuylaerts,

De NMBS heeft me geïnformeerd dat er momenteel geen structurele problemen gekend zijn bij de aankoop of activatie van een Flex-abonnement via de app van NMBS.

Mijn strategische cel heeft ook informeel contact opgenomen met het Raadgevend Comité, dat evenmin op de hoogte was van dit probleem.

Bovendien werd de categorisering van meldingen pas midden augustus 2025 aangepast, waardoor voor de periode voordien geen precieze gegevens beschikbaar zijn om het aantal betrokken reizigers te bepalen.

Reizigers die menen dat zij te goeder trouw een geldig abonnement hebben proberen aan te kopen, maar door een technisch probleem niet over een correct geactiveerd vervoerbewijs beschikken, kunnen een klacht indienen bij de klantendienst van NMBS. Die onderzoekt het dossier en behandelt de aanvraag. Wanneer een treinbegeleider in dergelijke omstandigheden vaststelt dat een reiziger geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, wordt in alle gevallen een C170- vaststelling opgesteld en krijgt de reiziger de informatie mee om contact op te nemen met de klantendienst, zodat de situatie nader kan worden geanalyseerd.

NMBS neemt voortdurend maatregelen om de betrouwbaarheid van haar digitale verkoopkanalen te

waarborgen. Alle verkoopkanalen worden continu gemonitord en eventuele occasionele technische problemen worden van nabij opgevolgd. Wanneer zich terugkerende incidenten voordoen, wordt hiervoor een specifiek Problem Ticket aangemaakt zodat het probleem structureel kan worden geanalyseerd en opgelost. Op die manier streeft NMBS naar een stabiele en betrouwbare dienstverlening voor haar klanten.

51 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verplichte uitbreiding van het mobiliteitsbudget en de nood aan administratieve vereenvoudiging" (56016240C)

51 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'extension obligatoire du budget mobilité et la nécessité d'une simplification administrative" (56016240C)

Vanaf 1 januari 2027 wordt het mobiliteitsbudget verplicht voor bedrijven met meer dan 50 werknemers die al minstens 36 maanden bedrijfswagens aanbieden. Vanaf 2028 wordt die verplichting verder uitgebreid naar ondernemingen vanaf 15 werknemers. Wat oorspronkelijk bedoeld was als een flexibel instrument om duurzame mobiliteit te stimuleren, dreigt volgens steeds meer ondernemingen echter uit te groeien tot een bijzonder complexe en administratief zware regeling.

Uit een recente enquête van PwC blijkt dat het mobiliteitsbudget weliswaar aan populariteit wint, maar tegelijk door veel ondernemingen wordt ervaren als een administratieve nachtmerrie. Vooral de berekening van de zogenaamde "Total Cost of Ownership" (TCO) blijkt voor veel bedrijven onnodig ingewikkeld. Meer dan 80 procent van de ondernemingen gebruikt vandaag al forfaitaire berekeningen en ongeveer 75 procent werkt met referentievoertuigen, net omdat een individuele berekening nauwelijks werkbaar is.

Daarnaast leeft er ook onduidelijkheid over de concrete toepassing van de regels. Niet alle werknemers komen in aanmerking voor dezelfde voordelen, huisvestingskosten kunnen in sommige gevallen wel en in andere niet worden terugbetaald, en ondernemingen zien zich vaak verplicht bijkomende software of betalende apps aan te schaffen om het systeem überhaupt beheersbaar te houden.

Ook de Nationale Arbeidsraad en werkgeversorganisaties zoals Voka vragen daarom dringend een vereenvoudiging van het systeem vóór de verplichte uitbreiding ingaat. Zonder bijsturing dreigt een goedbedoelde maatregel zijn doel voorbij te schieten en vooral extra administratieve lasten te creëren voor ondernemingen.

Daarom heb ik volgende vragen:

Bent u zich bewust van de grote bezorgdheden bij ondernemingen over de administratieve complexiteit van het mobiliteitsbudget?

Welke concrete maatregelen plant u nog vóór 2027 om het systeem eenvoudiger, duidelijker en werkbaarder te maken?

Bent u bereid de huidige TCO-berekening grondig te vereenvoudigen, gezien de meerderheid van de ondernemingen vandaag al noodgedwongen met forfaitaire systemen werkt?

Hoe wil u vermijden dat ondernemingen bijkomende kosten moeten maken voor externe software en administratieve ondersteuning om het mobiliteitsbudget correct te beheren?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw De Knop,

Ik wil er allereerst op wijzen dat het voorontwerp van wet tot wijziging van diverse bepalingen inzake de mobiliteitsbegroting momenteel bij de Raad van State in behandeling is. De genoemde maatregelen zijn dus nog niet definitief aangenomen.

Dit voorontwerp van wet heeft tot doel de eerste fase van de geplande hervorming van het mobiliteitsbudget, zoals vastgelegd in het federale regeerakkoord 2025-2029, ten uitvoer te leggen, namelijk: "Het mobiliteitsbudget zal door de werkgevers systematisch aan de werknemers worden voorgesteld als een mogelijkheid wanneer deze recht hebben op een bedrijfswagen". Daarna is een tweede fase gepland waarin diverse punten, met name met betrekking tot de samenstelling van het

mobilitetsbudget, zullen worden onderzocht.

Samen met mijn collega's (Cabinet Clarinval, Jambon en Vandenbroucke) hebben we in het kader van deze eerste fase de kwestie van de administratieve complexiteit onderzocht en de sector geraadpleegd, die ons heeft bevestigd dat de administratieve lasten voor bedrijven om een mobiliteitsbudget te beheren uiterst beperkt zijn dankzij de aanwezigheid van dienstverleners. Dit onderwerp mag echter niet lichtvaardig worden behandeld, omdat ik mij ervan bewust ben dat elke wijziging van het proces in verband met het mobiliteitsbudget een impact heeft op onze ondernemingen. Het ligt mij na aan het hart om een goed evenwicht te vinden dat voor iedereen past, met inachtneming van het regeerakkoord. De verschillende adviezen die werden verstrekt over het wetsontwerp zullen in de komende maanden dus verder worden besproken.

Er moet ook op worden gewezen dat in het huidige wetsontwerp bepaalde werkgevers niet verplicht zijn een mobiliteitsbudget aan te bieden in ruil voor de bedrijfswagen. Dit zou dus niet gelden voor:

de werkgever die een beroep doet op een informatie- en raadplegingsprocedure met betrekking tot collectief ontslag met sluiting van onderneming

de werkgever die een onderneming in moeilijkheden is

de werkgever die in de loop van het kalenderjaar gemiddeld minder dan 15 werknemers in dienst heeft gedurende de referentieperiode

de werkgever die gemiddeld minder dan 50 werknemers tewerkstelt tijdens de referentieperiode en dit tot 31 december 2027

Er wordt trouwens voorzien in de mogelijkheid voor de werkgever om bepaalde werknemers te verplichten om sowieso te opteren voor pijler 1 (= emissievrij voertuig), op basis van criteria die verband houden met de aard van de functie en de legitieme belangen van de onderneming.

Er is dus ook rekening gehouden met de specifieke kenmerken van bepaalde ondernemingen.

Wat de berekening van de TCO betreft, had mijn kabinet hierover al contact opgenomen met het kabinet Jambon, ruim vóór de adviezen van de CRB/NAR zijn binnengekomen. Ik ben me dus bewust van deze problematiek, maar mijn collega, Minister Jambon, is hiervoor bevoegd. Ik verzoek u dus uw vraag aan hem te stellen.

Tot slot verzeker ik u dat mijn team zich hiervoor volledig zal inzetten, aangezien ik me terdege bewust ben van de gevolgen voor de Belgische werkgevers en werknemers. Het gaat echter om een gezamenlijke inspanning, samen met mijn collega's, Ministers Clarinval, Jambon en Vandenbroucke.

52 Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan national de facilitation et les infrastructures de contrôle à Brussels Airport" (56016435C)

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le développement des infrastructures de Brussels Airport et la fluidité des contrôles frontières" (56016436C)

52 Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nationale facilitatieplan en de controle-infrastructuur op Brussels Airport" (56016435C)

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbouw van de infrastructuur en een vlotte grenscontrole op Brussels Airport" (56016436C)

56016435C

Monsieur le ministre,

La fluidité des contrôles aux frontières et la bonne gestion des flux de passagers constituent aujourd'hui

un enjeu majeur pour le bon fonctionnement de notre principal aéroport national, tant en matière de mobilité que d'attractivité économique et de qualité du service offert aux voyageurs.

À cet égard, l'annexe 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), consacrée à la « facilitation », prévoit que les États doivent organiser efficacement les procédures et infrastructures liées aux contrôles frontaliers afin d'éviter les retards excessifs et d'assurer un traitement fluide des passagers, des équipages, des bagages et du fret.

Cette obligation ne semble pas se limiter aux seuls aspects opérationnels ou policiers, mais implique également une coordination entre les autorités compétentes et les exploitants aéroportuaires concernant les capacités d'accueil, l'organisation des infrastructures et l'anticipation des flux de passagers.

Dans ce contexte, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

La Belgique dispose-t-elle actuellement d'un plan national de facilitation conforme aux exigences de l'annexe 9 de l'OACI?

Si oui, de quand date la version actuellement en vigueur et quelle est sa durée de validité?

Quels sont les principaux objectifs et mesures prévus dans ce plan concernant les infrastructures et les capacités de contrôle à Brussels Airport, notamment en matière de contrôle des passagers aux frontières?

Une concertation structurelle existe-t-elle entre votre administration, la Police fédérale, les autorités compétentes en matière de contrôle frontalier et l'exploitant aéroportuaire afin d'anticiper l'évolution du trafic aérien et des besoins en infrastructures?

Enfin, êtes-vous disposé à transmettre au Parlement les grandes lignes ou le contenu de ce plan national de facilitation?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous pourrez apporter à ces questions importantes pour la mobilité internationale et l'attractivité de notre pays.

56016436C

Monsieur le ministre,

Brussels Airport constitue une infrastructure stratégique pour notre pays, tant comme porte d'entrée internationale que comme moteur économique générateur d'emplois pour les trois Régions.

Dans ce contexte, la question de la fluidité des contrôles aux frontières revient régulièrement dans l'actualité, notamment lors des périodes de forte affluence. Ces situations ont des conséquences directes sur l'expérience des voyageurs, l'image de notre pays et le bon fonctionnement de l'activité aéroportuaire.

Si les contrôles d'accès au territoire relèvent des compétences des autorités en charge de l'Asile et de la Migration ainsi que de la Police fédérale, la planification et le développement des infrastructures aéroportuaires constituent également un élément essentiel afin de permettre des contrôles efficaces et fluides.

En tant que ministre de la Mobilité, vous exercez une tutelle sur l'exploitant de Brussels Airport, notamment dans le cadre de la licence d'exploitation accordée à l'aéroport, ainsi qu'au travers du suivi exercé par la Direction générale du Transport aérien (DGTA).

À l'heure où l'entrée en vigueur progressive du système européen EES (Entry/Exit System) entraînera de nouvelles exigences opérationnelles pour les contrôles frontaliers, il apparaît important de s'assurer que les infrastructures de l'aéroport soient adaptées à l'évolution attendue du trafic passagers.

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes:

Confirmez-vous que votre département dispose d'un pouvoir d'initiative ou d'orientation concernant le développement des infrastructures de Brussels Airport, notamment en lien avec les flux de passagers et les contrôles aux frontières?

Quels mécanismes de concertation existent actuellement entre votre cabinet, la DGTA, Brussels Airport

Company et les autorités en charge des contrôles frontaliers afin d'anticiper les besoins futurs en infrastructures?

Depuis votre entrée en fonction, quelles initiatives ou démarches ont-elles été entreprises afin d'améliorer la capacité et la fluidité des infrastructures liées aux contrôles frontaliers à Brussels Airport? Enfin, considérez-vous que les infrastructures actuelles sont aujourd'hui suffisamment dimensionnées pour répondre aux ambitions de développement économique et de connectivité internationale de notre principal aéroport national?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour les réponses que vous pourrez apporter à ces questions importantes.

Antwoord - Réponse:

Monsieur Foret,

L'exécution des contrôles aux frontières relève de la compétence exclusive de la police aérienne fédérale, laquelle est placée sous l'autorité de mon collègue, le ministre de l'Intérieur. À cet égard, BAC est tenue de prévoir, dans les bâtiments aéroportuaires, les espaces nécessaires à la réalisation de ces contrôles. En outre, BAC met à disposition, en concertation avec la police fédérale, les installations de contrôle aux frontières destinées aux agents. Des kiosques de préenregistrement pour le système EES ainsi que des e-gates sont également disponibles ; ceux-ci relèvent de la gestion opérationnelle et contractuelle de la police fédérale.

Par rapport à la période précédant la mise en œuvre du système EES, plusieurs investissements infrastructurels ont été réalisés dans les différentes zones de contrôle aux frontières, à savoir : quatre positions supplémentaires de contrôle manuel, le renouvellement des anciennes e-gates et l'installation de douze e-gates supplémentaires, la mise en place de 66 kiosques EES, le doublement de la superficie de la zone frontières à l'arrivée, ainsi que l'adaptation de la signalisation et des flux de passagers.

S'agissant du cadre juridique, la licence d'exploitation de BAC (AR du 21 juin 2004) ne prévoit aucun pouvoir d'initiative ou de direction direct du ministre de la Mobilité en matière de développement des infrastructures aéroportuaires. Les obligations relatives aux infrastructures et aux services incombent à BAC en tant que titulaire de la licence. Conformément aux articles 9 et 10 de ladite licence, BAC est tenue de donner accès à ses installations aux organismes assurant des services publics, de mettre l'infrastructure à leur disposition et de se concerter avec ceux-ci. Cette disposition implique une coopération étroite entre BAC et, notamment, la police fédérale afin d'assurer l'organisation opérationnelle des contrôles.

Le contrôle du respect de ces obligations relève principalement de l'autorité de régulation économique compétente et non de mon ressort.

Par ailleurs, une concertation structurelle et une coopération étroite existent entre BAC et les services publics compétents en matière de contrôle aux frontières. Des contacts réguliers ont également lieu avec le ministre de la Mobilité, son cabinet et son administration concernant les défis actuels liés aux contrôles aux frontières, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du système EES. De nombreuses réunions ont été organisées à l'initiative de mon cabinet, du SPF Intérieur ou de BAC, auxquelles nous avons participé activement, ce dossier étant suivi de manière rapprochée depuis le début de la législature.

Enfin, afin d'assurer un contrôle fluide aux frontières et la bonne mise en œuvre du système EES, il est essentiel, d'une part, que la police fédérale dispose des effectifs suffisants pour occuper l'ensemble des postes de contrôle aux heures de pointe, de manière continue et sans interruption, et, d'autre part, que l'utilisation des dispositifs numériques de contrôle (kiosques et e-gates) puisse être maximisée pour les ressortissants de pays tiers éligibles. Sous réserve du respect de ces deux conditions, les infrastructures actuelles et celles planifiées à court terme sont considérées comme suffisantes dans les circonstances actuelles.

À cet égard, je vous renvoie vers le ministre de l'Intérieur ainsi que la ministre de l'Asile et de la Migration pour les aspects relevant de ces compétences.

53 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid aan spooroverwegen na het ongeval in Buggenhout" (56016452C)

53 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité aux passages à niveau, eu égard à l'accident survenu à Buggenhout" (56016452C)

Het tragische ongeval aan een spooroverweg in Buggenhout, waarbij een trein in aanrijding kwam met een schoolbus, heeft opnieuw de aandacht gevestigd op de veiligheid van spooroverwegen in ons land. Hoewel het aantal ongevallen aan overwegen de voorbije jaren daalde van 46 in 2021 naar 29 in 2025, blijft elke overweg een potentieel risicopunt. België telt vandaag nog steeds 1.601 spooroverwegen, ondanks het feit dat er sinds 2005 reeds 471 werden afgeschaft.

Uit het antwoord op een eerdere parlementaire vraag die ik hierover stelde, blijkt bovendien dat er in 2024 nog altijd 348 incidenten aan overwegen werden geregistreerd, goed voor meer dan 34.000 minuten vertraging voor reizigerstreinen.

Infrabel geeft zelf aan dat "de ideale overweg de overweg is die niet bestaat" en dat het sluiten of vervangen van overwegen vaak jaren duurt wegens infrastructuurwerken, overleg met lokale besturen en hoge kosten.

Tegelijk blijkt dat sommige overwegen, ook wanneer ze niet als "gevoelig" of risicovol worden beschouwd, toch aanleiding kunnen geven tot zware ongevallen met dramatische gevolgen.

Daarom heb ik volgende vragen:

Hoeveel incidenten en ongevallen aan spooroverwegen werden voorlopig geregistreerd in 2025 en hoe evolueren die cijfers tegenover dezelfde periode in eerdere jaren?

Hoe evalueert u het huidige tempo waarmee overwegen worden afgeschaft of vervangen?

Acht u een versnelling van de afschaffing van overwegen noodzakelijk, gelet op het blijvende aantal incidenten en ongevallen?

Hoeveel overwegen staan vandaag concreet op de planning om de komende vijf jaar te worden afgeschaft of vervangen?

In welke mate vormen budgettaire of administratieve beperkingen vandaag een rem op een snellere aanpak?

Wordt bijkomend ingezet op nieuwe technologieën zoals obstakeldetectiecamera's, extra ledsignalisatie of andere slimme veiligheidssystemen?

Zal u samen met Infrabel bekijken of de criteria om een overweg als "gevoelig" te beschouwen moeten worden herbekeken, bijvoorbeeld wanneer scholen, busroutes of druk lokaal verkeer betrokken zijn?

Lokale besturen worden nauw betrokken bij de beslissing om overwegen af te schaffen of te vervangen. Hoe evalueert u vandaag die rol van lokale besturen?

Acht u de huidige procedures en inspraakmechanismen nog voldoende werkbaar in het licht van de nood aan een snellere aanpak van potentieel gevaarlijke overwegen?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw De Knop,

De recentste beschikbare cijfers bevestigen een structurele dalende trend van het aantal ongevallen aan overwegen, met 29 ongevallen in 2025, wat een historisch laag niveau is buiten de COVID-periode. Deze evolutie past in een geleidelijke daling sinds 2022, waarbij een stabilisatie wordt vastgesteld rond een dertigtal ongevallen per jaar, tegenover 45 tot 50 voordien.

Ondanks deze verbetering en alle inspanningen van Infrabel blijven de incidenten uiteraard te talrijk en getuigen zij van een aanhoudende veiligheidsuitdaging.

Naast dit veiligheidsaspect voert Infrabel een actief en continu beleid om het aantal overwegen te verminderen, met 13 afschaffingen of vervangingen in 2025. Sinds 2005 werden 471 overwegen afgeschaft, wat een structurele langetermijnbeweging bevestigt.

Deze evolutie situeert zich binnen een dicht netwerk, waarbij elk project veilige en geïntegreerde alternatieve oplossingen vereist, met belangrijke infrastructuurwerken en een grondig overleg met de betrokken partijen.

De afschaffing van overwegen blijft een prioriteit. De statistieken tonen echter aan dat het merendeel van de ongevallen het gevolg is van gevaarlijk gedrag of het niet naleven van de wegcode, wat bevestigt dat het in de eerste plaats om een maatschappelijk vraagstuk gaat.

Een louter infrastructurele versnelling volstaat niet zonder een sterke parallelle inzet op sensibilisering en naleving van de regels.

De programma's voor afschaffing en beveiliging worden zeer doelgericht voortgezet, volgens een meerjarenplanning die geïntegreerd is in de investeringen van Infrabel, met een toegewezen budget en prioriteiten die worden bepaald op basis van een risicomodel.

De omvorming of afschaffing van een overweg vergt aanzienlijke investeringen en complexe administratieve procedures, met name inzake vergunningen, overleg met lokale overheden en ruimtelijke ordening.

In 2025 werd 51,9 miljoen euro geïnvesteerd in de modernisering en afschaffing van overwegen, wat de omvang van de ingezette middelen illustreert, maar ook de noodzaak van budgettaire afwegingen en coördinatie tussen de betrokken actoren.

Infrabel zet een brede waaier aan innovatieve technologieën in om de veiligheid te versterken:

- obstakeldetectiecamera's (40 sites in 2025, waardoor meerdere ongevallen werden vermeden),*
- LED-verlichting op slagbomen om de zichtbaarheid te verbeteren,*
- versterkte wegmarkeringen,*
- waarschuwingssystemen zoals de Warning Box,*
- projecten voor camera's die roodlichtnegatie detecteren.*

Deze maatregelen, gecombineerd met operationele waarschuwingssystemen, hebben hun concrete doeltreffendheid in de preventie van ongevallen aangetoond.

Infrabel past reeds een gestructureerd risicomodel toe om prioritaire overwegen te identificeren op basis van verschillende criteria.

Dit model is evolutief en kan parameters integreren zoals verkeersintensiteit of lokale configuraties. De ingezette maatregelen worden daarom prioritair gericht op de sites met het hoogste risiconiveau.

De statistieken tonen echter aan dat het merendeel van de ongevallen het gevolg is van gevaarlijk gedrag of het niet naleven van de wegcode, wat bevestigt dat het in de eerste plaats om een maatschappelijk vraagstuk gaat.

De lokale overheden spelen een essentiële rol in het beleid inzake afschaffing of omvorming van overwegen, via een systematisch overleg met Infrabel en andere betrokken partijen.

Deze samenwerking maakt het mogelijk aangepaste oplossingen te identificeren, zoals bruggen, tunnels of herinrichting van de wegenis, waarbij zowel de spoorveiligheid als de continuïteit van de lokale mobiliteit worden gewaarborgd.

De huidige procedures steunen op een participatieve en overleggerichte aanpak, met meerdere beslissingsniveaus en noodzakelijke administratieve stappen.

Hoewel deze mechanismen de kwaliteit en aanvaardbaarheid van de projecten waarborgen, gaan zij gepaard met onvermijdbare doorlooptijden, verbonden aan de complexiteit van de infrastructuurwerken

en de lokale inpassing.

Er wordt dan ook gestreefd naar een evenwicht tussen efficiëntie, rechtszekerheid en draagvlak bij de betrokken partijen.

Tot slot herinnert het drama in Buggenhout er ons nadrukkelijk aan dat, ondanks de aanzienlijke inspanningen die de Belgische spoorwegen al hebben gedaan – of het nu gaat om technische investeringen of om werk in nauwe samenwerking met de lokale overheden – het risico nooit zal verdwijnen als niet iedereen zich inzet. Ik blijf ervan overtuigd en zet me ervoor in dat de veiligheid bij spoorwegovergangen niet alleen door de infrastructuur kan worden gewaarborgd: veiligheid steunt op een collectieve verantwoordelijkheid, op alle niveaus, en eerst en vooral op de naleving van de regels door elke gebruiker. Alleen door hoge eisen, innovatie en responsabilisering te combineren, kunnen we deze drama's daadwerkelijk terugdringen.

54 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS" (56016721C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het aangepaste NMBS-vervoersplan voor de periode van december 2026 tot 2029" (56016723C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Her vervoersplan 2026-2029 van de NMBS" (56016739C)

54 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de transport 2026-2029 de la SNCB" (56016721C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de transport adapté de la SNCB pour la période de décembre 2026 à 2029" (56016723C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de transport 2026-2029 de la SNCB" (56016739C)

56016721C

Op de ministerraad van 5 juni jl. werd op voorstel van de minister van Mobiliteit het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS goedgekeurd. Men beoogt een geplande productie van 88,4 miljoen treinkilometers in 2027, van 89,5 miljoen treinkilometers in 2028 en van 90,1 miljoen treinkilometers in 2029.

Kan de minister duiden op welke wijze het effectief realiseren van het beoogd aantal treinkilometers zal verzekerd worden? Kan de minister een overzicht geven van de geplande wijzigingen 2026-2029 in het vervoersaanbod voor de provincie Limburg (incl. timing)?

Kan de minister duiden of de fel bekritiseerde knip in de vroegere rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel in Dendermonde ongedaan gemaakt zal worden of verder wordt gehandhaafd? Op welke evaluatie, feiten of argumenten is die beslissing gebaseerd?

Welke zijn de belangrijkste nieuwe wijzigingen in de nieuwe plannen? Waar wordt geknipt het aanbod van IC-treinen? Waar zullen rechtstreekse IC-verbindingen in de toekomst met een overstap moeten gebeuren?

56016723C

Geachte Minister,

Afgelopen vrijdag keurde de Ministerraad het vervoersplan voor de periode december 2026-2029 goed. De NMBS wil de komende drie jaar het treinaanbod verder uitbreiden met 3%. Tegelijkertijd wijst ze er op dat de uitbreiding afhankelijk is van de aanvragen van andere spooroperatoren, de capaciteit die van Infrabel wordt verkregen, de voltooiing van infrastructuurwerken en de levering van nieuwe treinen.

In de perscommunicatie worden een aantal voorbeelden van uitbreidingen vermeld.

Vandaar volgende vragen:

1) Kan u de belangrijkste krachtlijnen van dit Vervoersplan toelichten?

2) De NMBS wijst duidelijk op een aantal voorwaarden om die uitbreidingen te kunnen realiseren. Waar ziet u momenteel de grootste bedreigingen om de uitbreiding van het aanbod te realiseren?

3) Een personeelstekort wordt niet als één van de bedreigingen opgenomen. Dat is opvallend, want in 2024 was dit nog een belangrijke aanleiding voor de NMBS om een deel van het vervoersplan niet uit te voeren en voor onbepaalde tijd uit te stellen. Betekent dit dat het personeelstekort ondertussen weggewerkt is?

In het persbericht staat vermeld dat er bijkomende treinen tussen de steden komen.

4) Betekent dit dat de treinbediening tussen Antwerpen en Brussel hersteld wordt en er terug 4 treinen per uur voorzien worden? En vanaf wanneer dan?

5) Betekent dit dat de stad Mortsel terug op een tweede rechtstreekse trein naar Brussel zal kunnen rekenen?

6) Betekent dit dat de stad Sint-Niklaas terug op een rechtstreekse verbinding met Brussel zal kunnen rekenen?

En tot slot:

7) Kan u het vervoersplan aan ons als parlementsleden dringend bezorgen?

56016739C

Monsieur le ministre,

Votre gouvernement a approuvé le 5 juin dernier le nouveau Plan de transport 2026-2029. D'après ce que j'ai pu lire dans la presse, il se décline en plusieurs phases (décembre 26, décembre 27, décembre 28) et prévoit notamment de renforcer l'offre dans les grandes villes et les connections entre Bruxelles et l'aéroport Zaventem. Vous visez l'objectif d'une augmentation de l'offre de 10 % d'ici 2032. Dans le précédent Plan de transport 2023-2026, l'offre de trains avait déjà été élargie de 5 %. Par contre, la presse ne mentionne pas les coupes budgétaires, suppressions de lignes et de gares, ainsi que la politique qui sera menée pour les régions plus reculées, les petites villes et les villages.

Monsieur le ministre,

Quelle est votre stratégie pour renforcer la mobilité des citoyens des zones rurales?

Où sont réalisées les économies?

Quel sort réservez-vous aux petites gares? Combien de gares allez-vous fermer, quelles lignes allez-vous supprimer ou modifier?

Je vous remercie.

Antwoord - Réponse:

Madame Schlitz, Mijnheer Aerts, Mijnheer Troosters,

NMBS wil de komende drie jaar het treinaanbod verder uitbreiden met 3%. Dat staat in het vervoersplan voor de periode vanaf december 2026 tot en met 2029, dat de ministerraad vorige week heeft goedgekeurd. Eén van de opvallendste nieuwigheden is een verbeterd treinaanbod van en naar Brussels Airport, met extra vroege treinen vanuit verschillende steden. Daarnaast komen er bijkomende treinen tussen de steden en wordt het voorstedelijke S-aanbod in en rond Brussel, Antwerpen, Luik en Charleroi verder uitgebreid.

De geplande uitbreiding ligt in lijn met de doelstellingen van het Openbaredienstcontract 2023-2032, dat mikt op een groei van het treinaanbod met 10% tegen 2032. In het vorige vervoersplan, dat liep van 2023 tot en met 2026, werd het aanbod al met 5% uitgebreid.

Mijnheer Aerts, wat uw bemerking (vraag3) betreft over het personeel. De voorbije jaren heeft NMBS de benodigde aanwervingen kunnen doen om haar behoeftes aan treinpersoneel aan te vullen. NMBS zet haar inspanningen op het vlak van recruteringen van treinbestuurders verder en past haar beleid

aan in functie van haar noden, de evolutie op de arbeidsmarkt, de verwachte vertrekken, de nood aan vormen en dit in functie van de evolutie van het treinaanbod.

Het nieuwe vervoersplan zal in drie opeenvolgende fasen worden uitgerold. Een eerste in december 2026, gevolgd door een tweede in december 2027 en een derde in december 2028. In het kader van het Gewestelijk ExpresNet rond Brussel wordt in december 2026 het station Braine Alliance, in Eigenbrakel, in gebruik genomen. En in de loop van 2028 zullen de stations van Moensberg en Linkebeek worden samengevoegd tot één station, op voorwaarde dat een nieuw voet- en fietspad is aangelegd. Het vervoerplan zal bijdragen tot het halen van de doelstellingen van het openbaredienstcontract, in het bijzonder meer klanten aantrekken op het hele grondgebied.

Het vervoersplan 12/2026-2029 hangt onlosmakelijk samen met investeringen in de spoorinfrastructuur, aanwervingen en de tijdige levering van nieuw treinmaterieel. Hoewel alle geplande uitbreidingen haalbaar zijn, blijven ze afhankelijk van de aanvragen van andere spooroperatoren en de capaciteit die door spoorwettelijke Infrabel wordt verkregen, de voltooiing van infrastructuurwerken en de levering van nieuwe treinen. De financiële middelen die nodig zijn om het plan uit te voeren zijn ook voorzien in het ondernemingsplan van het bedrijf.

Na de zomer zal de feedback van Infrabel beschikbaar zijn m.b.t. de aangevraagde rijpaden voor december 2026. Op dat ogenblik zal NMBS samen met Infrabel informatiesessies houden met de steden en gemeenten over dit nieuwe vervoersplan. Naar aanleiding daarvan zal meer in detail worden gecommuniceerd over de geplande uitbreidingen.

Madame Schlitz, l'article 9 du Contrat de Service Public de la SNCB stipule clairement que toute modification, suppression ou création de desserte de gares doit être fondée sur une analyse coûts-bénéfices rigoureuse, réalisée en collaboration avec le SPF Mobilité & Transports. 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 & Transports, puis approuvée par le Conseil des Ministres. Dans l'état actuel des choses, en tant qu'opérateur ferroviaire, la SNCB exécutera les décisions du gouvernement. Toute évolution future devra s'inscrire dans le cadre des orientations définies par les autorités compétentes et respecter les engagements du Contrat de Service Public.