

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 14 JULI 2026

Voormiddag

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

du

MARDI 14 JUILLET 2026

Matin

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.21 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

Le développement des questions et interpellations commence à 14 h 21. La réunion est présidée par M. Frank Troosters.

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

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

- [01] Actualiteitsdebat over het nieuwe ticketbeleid van de NMBS en toegevoegde vragen van**
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe boetesysteem bij de NMBS" (56017450C)
 - Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe ticketbeleid van de NMBS" (56017625C)
 - Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stopzetting van de ticketverkoop in de NMBS-treinen" (56017653C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Boetes voor personen zonder vervoerbewijs op het perron" (56017682C)
 - Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tariefhervorming van de NMBS en de bezorgdheden van het Raadgevend Comité voor de treinreizigers" (56017911C)
 - Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ticketcontrole bij de NMBS" (56018031C)
- [01] Débat d'actualité sur la nouvelle politique tarifaire de la SNCB et questions jointes de**
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau système d'amendes de la SNCB" (56017450C)
 - Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle politique en matière de billets à la SNCB" (56017625C)
 - Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la vente de tickets à bord des trains de la SNCB" (56017653C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les amendes infligées aux personnes présentes sur les quais sans titre de transport" (56017682C)
 - Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'inquiétude du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires à propos de la réforme tarifaire" (56017911C)
 - Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle des billets à la SNCB" (56018031C)

[01.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, vanaf 1 juli 2026 wijzigde het systeem bij de NMBS voor reizigers zonder geldig vervoersbewijs. De verkoop van een ticket op de trein verdwijnt en wie geen geldig vervoersbewijs kan voorleggen, krijgt meteen een boete van 90 euro. Wij vernamen ook dat de NMBS strenger zal controleren op de perrons, omdat reizigers in principe al vóór het opstappen over een geldig vervoerbewijs moeten beschikken.

De strijd tegen zwartrijders is heel belangrijk, maar niet iedereen zonder ticket is automatisch een fraudeur. Er zijn ook reizigers die te goeder trouw handelen maar bijvoorbeeld hun portefeuille vergeten, een lege telefoonbatterij hebben of in een andere situatie terechtkomen.

Tijdens de hoorzitting over de spoorveiligheid hoorden wij van de NMBS dat in die situaties pragmatisch zou worden omgegaan met de reizigers. Ik heb daarover ook een actuele vraag gesteld tijdens de plenaire vergadering maar ik heb niet op alle vragen een concreet antwoord gekregen.

Daarom heb ik de hierna volgende vragen. Zijn er intussen duidelijke richtlijnen voor reizigers die hun portefeuille, telefoon of abonnement zijn vergeten? Indien dat het geval is, wat houden die richtlijnen precies in?

Op welke manier zal de NMBS het onderscheid maken tussen bewuste zwartrijders en reizigers die aantoonbaar te goeder trouw handelen?

Welke mogelijkheden heeft de reiziger om achteraf aan te tonen dat hij of zij op het moment van een controle wel degelijk beschikte over een geldig vervoerbewijs of abonnement?

Wordt onderzocht of abonnementen voortaan ook digitaal en automatisch zichtbaar kunnen worden gemaakt in de NMBS-app, zodat dergelijke situaties zo veel mogelijk kunnen worden vermeden?

Wie zal de controles op de perrons effectief uitvoeren? Zullen dat treinbegeleiders zijn, mobiele controleteams of ook andere personeelsleden?

Het lijkt in de praktijk niet haalbaar om in elk station permanent extra personeel op de perrons in te zetten. Hoe zal de NMBS bepalen in welke stations, op welke perrons en op welke momenten het nodig is om te controleren?

Ten slotte, zal de impact van het nieuwe systeem worden geëvalueerd, zowel op het vlak van fraude als op het vlak van agressie tegen het personeel, naar aanleiding van betwistingen door reizigers?

01.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik heb het al een paar keer gezegd en ik wil vandaag nog eens herhalen dat het voor ons absoluut gerechtvaardigd is dat u een prioriteit wilt maken van de strijd tegen zwartrijders. De NMBS kan alleen maar functioneren omdat wij allemaal belastingen betalen, omdat iedereen, of toch de meeste reizigers, elke dag braaf een ticketje koopt. We kunnen niet tolereren dat er mensen zijn die gewoonweg profiteren van het systeem waaraan wij allemaal bijdragen. Vooruit steunt deze strijd absoluut. Ook het nieuwe ticketbeleid in het kader daarvan geven we, zoals ik al een paar keer heb aangegeven, het voordeel van de twijfel.

De laatste tijd is er echter wat commotie ontstaan omdat bericht werd dat iedereen die op een perron staat te wachten een boete tot wel 500 euro zou kunnen krijgen. Mensen waren ongerust omdat ze ineens beboet kunnen worden wanneer ze hun kind afzetten op het perron of wanneer ze daar bijvoorbeeld op hun grootouders of hun lief wachten. Dat is een waanzinnig idee. De woordvoerder van de NMBS heeft gezegd dat dat niet de bedoeling is, maar dat het NMBS-personeel met gezond verstand zal handelen.

Ik zal mijn vragen niet allemaal stellen, maar er wel enkele uitpikken. Wat betreft dat gezond verstand, zullen er concrete richtlijnen worden opgesteld, zodat de controleurs weten hoe ze in dergelijke situaties moeten handelen? Ten tweede, zoals mevrouw Cuylaerts ook net vroeg, wie zal die controles uitvoeren? Hoe zullen de controleurs daarbij ondersteund worden? Hoe zal dat praktisch verlopen?

Ten derde, het kan natuurlijk altijd gebeuren dat een ticketautomaat niet werkt. Er werd gezegd, ook door de woordvoerder van de NMBS, dat er dan contact kan worden opgenomen met de diensten, die dan verder zullen helpen. Zal dat zonder meerkosten kunnen? Kunt u garanderen dat dat altijd zal werken? Hoe zal dat gaan buiten de openingsuren van de loketten?

01.03 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, depuis le 1^{er} juillet 2026, la SNCB a mis fin à la possibilité d'acheter un titre de transport à bord des trains auprès des accompagnateurs, supprimant ainsi le mécanisme du tarif à bord majoré de 9 euros. Désormais, tout voyageur ne disposant pas d'un

billet valable avant d'embarquer recevra un avis de régularisation via un code QR et s'exposera à un montant de 90 euros s'il ne peut régulariser sa situation de bonne foi dans les deux semaines.

Pour justifier cette décision, l'entreprise invoque la simplification des règles et la lutte contre la fraude, dont le coût annuel est estimé à plus de 80 millions d'euros. Par ailleurs, des impératifs de sécurité pour le personnel de bord sont aussi avancés. La SNCB s'est retrouvée confrontée à l'obligation légale de réintroduire les paiements en espèces pour les ventes physiques à la suite de la législation en vigueur, un choix qu'elle a refusé d'opérer pour protéger ses agents des risques d'agression liés à la détention de liquidités, préférant supprimer purement et simplement le service.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me communiquer le volume précis d'achats de titres de transport effectués annuellement à bord des trains via le tarif à bord au cours des cinq dernières années? Vous pouvez, si vous le préférez, me les transmettre par écrit. Les données statistiques de la SNCB indiquent-elles que certaines lignes ferroviaires ou zones géographiques spécifiques du réseau étaient plus représentées ou dépendantes de ce service de vente à bord, notamment en raison de la fermeture progressive des guichets physiques ou de spécificités transfrontalières? Au-delà de la lutte contre la "zone grise" propice à la fraude, que justifie précisément l'abandon total de ce service, plutôt qu'une modernisation technique? Comment la concertation avec les organisations syndicales a-t-elle orienté ce choix face à l'obligation d'accepter l'argent liquide? Quelles dispositions spécifiques sont prévues pour garantir que cette suppression ne lèse pas les voyageurs vulnérables face à la fracture numérique ou confrontés à des pannes techniques imprévues des automates de vente dans les gares et points d'arrêt?

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

Vanaf 1 juli controleert de NMBS strenger op personen die zich zonder geldig vervoersbewijs op het perron bevinden. Volgens de NMBS is de toegang tot de perrons enkel toegestaan voor personen met een geldig vervoersbewijs of voor personen die iemand begeleiden die over zo'n vervoersbewijs beschikt. Wie in overtreding is, riskeert eerst een betaling van 90 euro, waarna de boete kan oplopen tot 500 euro.

Werd er voor het nemen van deze maatregel een analyse uitgevoerd of dit kan leiden tot meer discussie en agressie jegens spoorpersoneel? Zo ja, wat waren de resultaten van die analyse?

Op welke wijze zullen deze 'perroncontroles' georganiseerd worden? Door wie zullen deze worden uitgevoerd? Op basis van welke criteria wordt bepaald in welke stations deze controles zullen plaatsvinden?

In welke mate zal er bijkomende ondersteuning voorzien worden bij het uitvoeren van deze perroncontroles? Beschikt men daarvoor over voldoende personele capaciteit?

Zal er vanaf het moment dat deze maatregel ingaat specifiek geregistreerd worden hoeveel incidenten en/of agressies plaatsvinden op het perron in het kader van deze ticketcontroles?

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop is momenteel actief in een andere commissie.

01.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de situatie is ondertussen al geschetst door de collega's. Er worden extra boetes opgelegd wanneer iemand op het perron staat te wachten en vergeten is op voorhand een ticket te kopen. Ik begrijp dat zwartrijden moet worden aangepakt, maar tegelijk moeten we erover waken dat de gewone reiziger daarvan niet de dupe wordt.

U gaf in de plenaire vergadering aan dat u het meeste via de pers had moeten vernemen, dat u nog verder overleg zou plegen met de NMBS en dat nog niet alles was vastgelegd. Mijn vragen gaan dan ook vooral daarover.

Zijn de praktische modaliteiten van de perroncontroles ondertussen wel al vastgelegd? Zijn die aan u en aan de raad van bestuur gecommuniceerd? Wat houden ze concreet in? Hoe zullen ze worden uitgerold? Komt er per station een overgangsperiode met waarschuwingen? Wordt er extra communicatie over voorzien?

Hoe zal bovendien worden omgegaan met mensen die geen reiziger zijn? Wie zal de criteria bepalen om uit te maken wat te goeder trouw en wat te kwader trouw is? Daarover bestaat toch nog wat onduidelijkheid.

Tot slot hebt u ook gezegd dat u tegen het einde van dit jaar een evaluatie verwachtte. Zullen de perroncontroles daarin apart worden opgenomen of zal het gaan over alle fraudecijfers? Zullen wij in het Parlement ook over die evaluatie kunnen beschikken?

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Aerts.

Ik kijk even rond in de zaal of andere fracties nog het woord wensen.

01.06 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, il y a deux semaines, je vous ai interpellé sur le fait que, depuis le 1^{er} juillet, chaque voyageur doit avoir acheté son titre de transport avant de monter dans le train.

Je vous avais indiqué, à travers une série d'exemples, que cette mesure risquait de faire passer tous les voyageurs pour des fraudeurs potentiels. J'avais également souligné que les amendes étaient énormes. Je parle bien ici d'amendes et non de régularisations car nous passons en effet de 9 à 90 euros, soit 10 fois plus. Et le montant peut même atteindre 250 euros si la situation n'est pas régularisée dans les 15 jours, voire davantage dans certains cas. De plus, tout cela repose sur un système de QR code, alors que les personnes peuvent avoir eu un problème avec leur smartphone, l'automate ou la digitalisation.

Votre réponse m'a d'ailleurs étonné, monsieur le ministre. Dans un premier temps, vous avez affirmé que la SNCB ne pouvait pas pénaliser les voyageurs de bonne foi confrontés à un automate défectueux, à un problème technique ou à l'absence d'automate. Mais, dans un second temps, vous n'avez pas remis la mesure en question et avez évoqué une évaluation prévue à la fin de l'année.

Or, comme plusieurs collègues viennent de le souligner, y compris au sein de la majorité, cela signifie que, pendant six mois, du 1^{er} juillet à la fin de l'année, toutes sortes de situations pourront se présenter, parfois ubuesques, parfois réellement problématiques, voire dramatiques. Que se passera-t-il dans ces situations? Comment les choses vont-elles fonctionner? Cela sera-t-il différent d'une gare à l'autre, d'une période à l'autre ou d'un quai à l'autre?

Ce sont autant de questions qui ont été soulevées par mes collègues et sur lesquelles je souhaite insister. Il est important que vous y répondiez, que vous preniez les mesures ou, à tout le moins, que vous travailliez en collaboration avec la SNCB afin que cette réforme ne soit pas mise en œuvre de manière tragique ou brutale.

01.07 **Minister Jean-Luc Crucke**: Goedemiddag, collega's. Zoals reeds aan bod kwam tijdens de plenaire vergadering van 2 juli, kadert de stopzetting van de verkoop aan boord in een bredere aanpak van fraudebestrijding, duidelijkheid voor reizigers en de veiligheid van het personeel. Die aanpak werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS.

De toegang tot de perrons is vandaag al wettelijk geregeld. De wet bepaalt dat de perrons alleen toegankelijk zijn voor reizigers die, conform de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming, in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs, voor personen die een reiziger begeleiden bij het vertrek of voor personen die op de aankomst van een reiziger wachten. Dat kader blijft dus ongewijzigd. Er is geen sprake van een nieuwe of strengere interpretatie van de wet.

Wat verandert, is dat de NMBS de controle op de naleving van die wet gericht en strikter wil toepassen, met gezond verstand. Het is niet de bedoeling om ouders, begeleiders of reizigers te viseren die te goeder trouw handelen, maar om misbruik tegen te gaan. De basisregel blijft dat reizigers vóór hun reis over een geldig vervoerbewijs moeten beschikken. De mogelijkheid om nog op het perron een ticket te kopen, was een uitzondering. Die regeling zorgde in de praktijk soms voor een grijze zone. Dat is niet correct tegenover de grote meerderheid van de reizigers die wel vooraf een ticket kopen. Bovendien heeft zwartrijden een aanzienlijke financiële impact voor de NMBS en vormen discussies over het ontbreken van een geldig vervoerbewijs een belangrijke bron van spanningen en incidenten met het personeel. Een strengere controle kan dus bijdragen tot een betere fraudebestrijding, meer duidelijkheid voor reizigers en meer veiligheid op het terrein.

Il existe aujourd'hui des perceptions différentes. Les instances de la SNCB partent du principe que la

suppression de la vente à bord et une application plus stricte des règles améliorera la sécurité, et ce en supprimant des motifs de discussion. À l'inverse, certains pensent au contraire qu'une application insensible au contexte et aux personnes contribuera à augmenter les frustrations et les risques de comportements inappropriés. C'est pourquoi j'ai demandé à la SNCB d'évaluer les nouvelles pratiques, en premier lieu sur le plan de la sécurité des voyageurs et du personnel, et de m'en faire rapport.

Ces mesures ne visent pas à pénaliser des voyageurs de bonne foi. Il est parfois objectivement impossible d'acheter un titre de transport avant le départ, par exemple en raison d'un automate hors-service. Dans ce cas, l'accompagnateur en est en principe informé. Il établit un avis de régularisation au tarif normal du trajet, et le voyageur dispose de 15 jours pour régulariser sa situation. Je vous accorde qu'il est regrettable d'imposer une démarche supplémentaire aux voyageurs en raison de l'absence d'un automate fonctionnel. Ce cas de figure demeure néanmoins exceptionnel et le renouvellement des automates contribuera normalement à une meilleure fiabilité.

Je souhaite par ailleurs que les voyageurs de bonne foi ou occasionnels ne soient pas confrontés à des contrôles suspicieux, susceptibles de les éloigner des transports publics. À l'inverse, les infractions délibérées et répétées doivent pouvoir être sanctionnées efficacement. Je souhaite que les équipes en charge des contrôles puissent différencier les récidivistes des autres voyageurs. Tout voyageur de bonne foi qui s'estime injustement lésé pourra également s'adresser au service clientèle de la SNCB ou, le cas échéant, au médiateur pour les voyageurs ferroviaires.

Een begeleider van een kind dat alleen reist, iemand die bagage helpt dragen of een persoon die ondersteuning biedt bij het in- of uitstappen, kan zich tijdelijk op het perron bevinden om die hulp te verlenen.

Bij controles wordt rekening gehouden met de concrete omstandigheden en met de goede trouw van de betrokken persoon. De perroncontroles betekenen niet dat in elk station en op elk moment permanent controlepersoneel aanwezig zal zijn. De NMBS zal deze controles gericht organiseren op basis van operationele informatie, vaststellingen op het terrein en gekende fraudegevoelige situaties. Afhankelijk van de concrete organisatie kunnen de controles worden uitgevoerd door treinbegeleiders, mobiele controleteams of andere bevoegde personeelsleden. De NMBS volgt de concrete toepassing op, onder meer wat betreft regularisaties, betwistingen, fraudevaststellingen en incidenten of agressie tegenover medewerkers.

De hervorming van dit tariefkader bouwt voort op het openbardienstcontract tussen de Belgische Staat en de NMBS. Dat contract bepaalt dat de NMBS haar aanbod moet moderniseren, vereenvoudigen en aantrekkelijker maken en meer reizigers moet overtuigen om voor de trein te kiezen. De invoering van voordelige daluurtarieven en Train+ past binnen die doelstellingen om meer reizigers aan te trekken.

De NMBS heeft het advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers ernstig onderzocht en haar antwoord daarop formeel bezorgd. Op bepaalde punten werd de reglementering ook bijgestuurd. Zo werd de vraag om meerdere tickets te mogen gebruiken voor een ononderbroken reis aanvaard en werd bevestigd dat reizigers tijdens een deel van hun reis mogen terugkeren indien dat de snelste reisweg oplevert.

En ce qui concerne les inquiétudes liées à la complexité, la SNCB a indiqué dès le début que les nouvelles formules exigeaient une communication claire et un accompagnement. Elle a d'ailleurs pris de nombreuses initiatives à cet effet. La SNCB accompagne ainsi les voyageurs via ses canaux de vente et d'information dans le choix du titre de transport le plus adapté. Sachez en outre qu'en matière de canaux de vente, plus de 90 % des billets sont aujourd'hui achetés via les canaux digitaux ou aux automates de vente. Vous comprenez dès lors que la fin de la vente de billets à bord n'est pas synonyme de suppression d'un canal central de distribution. Il s'agit plutôt de recentrer définitivement les ventes sur des canaux déjà largement utilisés et qui affichent un niveau élevé de satisfaction des voyageurs.

Le canal de vente le plus complet est bien évidemment le site web de la SNCB, où les voyageurs peuvent déterminer quel billet ou abonnement correspond le mieux à leurs trajets et à leurs habitudes de déplacement et comparer à l'aide des simulateurs les prix et les avantages des différentes formules. La distinction entre les heures creuses et les heures de pointe y est également abordée. Afin d'éviter que des voyageurs de bonne foi n'achètent un titre de transport inadapté, la SNCB mise sur une

information claire en amont et sur un accompagnement tout au long de la procédure d'achat. Si des voyageurs achètent malgré tout un titre de transport inadapté, ils peuvent contacter la SNCB via ses canaux de communication habituels.

Inzake het verbod op reisonderbreking heeft de NMBS aangegeven dat de verlaagde tarieven buiten de piekuren moeilijk te verenigen zijn met het onbeperkt onderbreken of stopzetten van een reis. Het systeem met voordelige tarieven tijdens de daluren kan alleen correct worden gecontroleerd wanneer duidelijk is op welke trajecten en op welke momenten de reiziger reist. De NMBS heeft daarom gekozen voor de leesbaarheid van het aanbod en voor dezelfde basisregel voor alle tickets.

Ook voor de tariefzones wordt een onderscheid gemaakt tussen tickets en abonnementen. Voor losse tickets wordt het vrij reizen binnen tariefzones niet behouden, omdat bij controle moet kunnen worden nagegaan of het ticket geldig is voor het traject waarop de reiziger zich bevindt. Voor abonnementen blijft die flexibiliteit wel behouden.

De opvolging van de impact van de tariefhervorming maakt deel uit van de reguliere monitoring door de NMBS. Ze volgt de reizigersaantallen en de verkoop van vervoerbewijzen op, onder meer per productcategorie. Ook klachten, betwistingen en regularisaties worden via de bestaande interne processen opgevolgd.

De eerste resultaten zijn heel positief. Trein+ kent duidelijk succes. Er werd eerder melding gemaakt van meer dan 1,3 miljoen verkochte Trein+-kaarten. Dat bevestigt dat de voordelige formules voor frequente reizigers en voor verplaatsingen buiten de piekuren kunnen bijdragen tot een aantrekkelijk treinaanbod.

In eerdere parlementaire antwoorden werd aangegeven dat de verkoop van losse tickets in maart en april 2026 met 10 % steeg tegenover dezelfde periode van het voorgaande jaar en dat de positieve trend ook in mei werd voortgezet. Ook het woon-werkverkeer evolueert positief. Het aantal woon-werkabonnementen steeg in maart 2026 met 8 % en eind april met meer dan 9 %.

Het is evenwel nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken over de volledige impact van de hervorming op de globale reizigersfrequentie of op verschuivingen in het reisgedrag. Het effect wordt opgevolgd binnen de evaluatie van de hervorming en binnen de prestatiedialoog tussen de NMBS en de Staat.

Mijnheer Seuntjens, de uitrol van een nieuwe generatie ticketautomaten is voorzien vanaf 2027 en zal naar verwachting ongeveer twee jaar duren.

Deze toestellen moeten gebruiksvriendelijker, intuïtiever en toegankelijker worden. Ze zullen de reiziger beter begeleiden naar het meest passende product, onder meer via een vereenvoudigd aankoopproces. Daarnaast wordt in een rechtstreekse interfoon met de klantendienst voorzien, zodat reizigers die moeilijkheden ondervinden onmiddellijke ondersteuning kunnen vragen. Ook vandaag bestaat er naast de website, de app, de virtuele assistent en de klantendienst al ondersteuning op afstand via het telefoonnummer op de automaat. De fysieke hulpknop in de nieuwe automaat moet de ondersteuning nog zichtbaarder en laagdrempeliger maken. De invoering van toegangspoorten is een duidelijk engagement uit het regeerakkoord dat wij stap voor stap in uitvoering brengen.

De NMBS zet momenteel de laatste stappen in de noodzakelijke studie over de concrete uitrol. Dat bespreken we binnen haar beheersorganen. Met de bevoegde overheid zullen de resultaten worden gevalideerd en zullen wij de concrete modaliteiten van de uitvoering bekendmaken.

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister. De strijd tegen zwartrijders is echt wel noodzakelijk. Het feit dat we hier vandaag een actuadebat over moeten voeren, toont aan dat het thema leeft en dat er toch wel wat onduidelijkheid over bestond. U hebt daar echter heel duidelijk en uitgebreid op geantwoord. Alles is aan bod gekomen. Het betreft eigenlijk de naleving van reeds geldende regelgeving. Positief is dat de striktere controle nu ook effectief wordt toegepast.

Ik blijf alleen nog een beetje op mijn honger zitten. U hebt aangegeven dat wordt bekeken in welke stations die controles het meest nodig zijn. Is daar nu nog geen zicht op? Hoe zal dat in de toekomst worden aangepakt? Dat zal echter ook blijken uit de evaluatie waarnaar u hebt verwezen. Ik

veronderstel dat we daar binnen enkele maanden nog op terugkomen.

01.09 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Het is goed dat u daarvoor de tijd neemt. Ik vind uw antwoord perfect, maar de laatste tijd, misschien ook door wat tendentieuze berichtgeving in de media, was het idee ontstaan dat er een patrouille zou langskomen om iedereen op de perrons aan te houden en te beboeten. Ik ben blij dat u de tijd neemt om dat even te corrigeren en ik zal die boodschap mee verspreiden.

Tot slot, wat betreft de ticketautomaten, ik ben blij dat u aangeeft dat het echt het doel is om die beter en performanter te maken. Ik kijk uit naar het resultaat daarvan. Ik zal op een later moment nog vragen of de mensen op elk moment van de dag om hulp kunnen vragen als die automaten stuk zouden zijn. Ik kan mij inbeelden dat het niet evident is om dat te voorzien, maar wat als de ticketautomaat kapot is en het heel laat is en er niemand de telefoon opneemt? Hoe zal men dan zijn ticket kunnen regelen? Dat zijn uitzonderlijke gevallen, maar we moeten daarop voorzien zijn om de reiziger te kunnen beschermen. Ik zal daar later op terugkomen en wil u nu bedanken voor uw antwoorden.

01.10 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, j'ai bien pris note de vos réponses et je vous en remercie. Je dois vous avouer que j'en suis assez satisfait. Il est pour moi primordial que les voyageurs ne soient pas impactés négativement dans leurs voyages, que ce soit les personnes victimes de la fracture numérique ou les voyageurs étrangers. Il est également très positif de voir que ces dispositifs seront mis en place pour lutter contre la fraude. Enfin, j'ai noté que vous feriez le point sur ces mesures après une période d'étude et d'adaptation. Je ne manquerai donc pas de revenir vers vous à la fin de cette période, mais je vous remercie d'ores et déjà pour votre travail.

01.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ook ik wil u danken voor uw antwoord. Niet alle elementen van mijn vraag zijn beantwoord, maar de meeste wel, min of meer of onrechtstreeks. Ik had gevraagd waarop men zich zou baseren voor die operationele info, waar men controles zou gaan doen. Dat lijkt me allemaal weinig gestructureerd, maar goed, er zal wel een idee achter zitten.

U zegt dat men zeker wil doorgaan met het project van de toegangspoortjes. We komen daar straks op terug met een andere samengevoegde vraag. Ik had namelijk de indruk dat bepaalde partijen uit de meerderheid dat project misschien liever niet zagen doorgaan.

Ik betreur wel dat mijn specifieke vraag over een aparte registratie niet werd beantwoord. U zegt dat u een evaluatie van de maatregel zult laten uitvoeren. Om een goede evaluatie te kunnen maken, lijkt het mij noodzakelijk om duidelijk in kaart te brengen hoeveel controles er plaatsvinden en of er zich incidenten hebben voorgedaan sinds de start van de nieuwe regelgeving. Ik ben benieuwd op welke basis die evaluatie zal worden uitgevoerd. Ik vraag ook of de evaluatiemethode en de resultaten met ons kunnen worden gedeeld zodra die beschikbaar zijn.

01.12 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u hebt al een aantal zaken verduidelijkt, wat goed is. Het begeleiden van mensen naar een trein of het afhalen van mensen aan een trein blijft nog altijd mogelijk. Het is niet zo moeilijk om te controleren wie iemand naar een trein begeleidt. Iemand afhalen aan de trein lijkt me echter al wat moeilijker te controleren. Ik kijk toch nog altijd uit naar hoe dat in de praktijk op het perron zal verlopen.

Het geheel van de maatregelen wekt volgens mij nog altijd niet de perceptie dat de NMBS treinreizigers met open armen ontvangt. Wat hebben we de afgelopen jaren op ons zien afkomen? Vergeet men zijn ticket vooraf in te vullen of is de automaat stuk, dan krijgt men een boete. Vroeger kreeg men nog een tweede kans via het boordtarief, maar dat is afgeschaft. Vanaf nu is het meteen een boete.

U verwijst naar het regularisatieticket, maar als men toevallig geen abonnement heeft, kost dat nog altijd 90 euro. Ik vind dat nog altijd een boete. U mag dat dan een regularisatieticket noemen, maar weinig mensen zullen een bedrag van 90 euro niet als een boete beschouwen.

Het beboeten van mensen op een perron bestaat allang, maar we moeten toch vaststellen dat daarover nu uitvoerig wordt gecommuniceerd. Daarbij worden niet alle nuances vermeld. Heel wat mensen hebben niet meegekregen dat men nog altijd iemand naar de trein mag begeleiden of iemand mag afhalen.

U verwijst ook naar Train+ als een succes. Het kan zijn dat dat vaak werd aangekocht, maar wat ik in mijn omgeving hoor, is dat ik vooral moet uitleggen welk ticket mensen wanneer moeten kopen, omdat het heel complex is geworden om nog te weten op welke manier ze het goedkoopste ticket kunnen krijgen.

We sturen mensen ook zoveel mogelijk richting de app om tickets te kopen. Ik heb echter nog maar pas iemand gesproken die zei dat hij via de app tickets voor zijn kinderen had gekocht, zoals gevraagd wordt, maar pas achteraf de melding kreeg dat die tickets uitsluitend aan zijn app gekoppeld waren. Hij heeft dan naar het contactcentrum gebeld en kreeg daar te horen dat hij ofwel moest meegaan met zijn kinderen, wat niet de bedoeling was, ofwel zijn gsm moest meegeven.

Ik denk toch echt dat we verder moeten nadenken over hoe de NMBS er met haar communicatie en maatregelen voor kan zorgen dat treinreizigers met open armen worden ontvangen, in plaats van hen voortdurend met een vermanend vingertje terecht te wijzen met de vraag of ze hun ticket wel hebben gekocht, op straf van een boete. Ik denk dat daar echt nog werk aan de winkel is.

De **voorzitter**: Indien geen enkele andere fractie nog wenst aan te sluiten bij de replieken, kunnen we het actualiteitsdebat afsluiten.

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

02 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van Z-platen in nichesectoren" (56016945C)

02 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation de plaques Z dans des secteurs de niche" (56016945C)

02.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, de Z-platen, handelaarsplaten, zijn voor professionele voertuigverdelers een belangrijk instrument. Ze maken het mogelijk om voertuigen tijdelijk op de openbare weg te gebruiken, bijvoorbeeld voor proefritten, herstellingen of leveringen. Om misbruik tegen te gaan werd bij een eerdere hervorming bepaald dat ondernemingen minstens twaalf voertuigen per jaar moeten verkopen om hun handelaarsplaat te kunnen vernieuwen.

We horen vanuit bepaalde nichesectoren dat dat criterium ook onbedoelde gevolgen heeft voor bonafide ondernemingen. Dat geldt bijvoorbeeld voor verkopers van grote landbouwvoertuigen of gespecialiseerde machines. Dat kan uiteraard de bedoeling niet zijn. Daardoor dreigen sommige professionele spelers hun handelaarsplaat te verliezen, ondanks het feit dat ze een legitieme en economisch relevante activiteit uitoefenen.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die problematiek? Bent u bereid te onderzoeken of het huidige criterium van twaalf verkochte voertuigen kan worden aangevuld met een alternatief omzetcriterium, zodat ook ondernemingen in nichesectoren met een beperkte verkoop in aantal, maar een hoge professionele omzet, hun Z-plaat kunnen behouden?

02.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte mevrouw Gielis, er heeft inderdaad een hervorming plaatsgevonden met betrekking tot de commerciële platen. Die hervorming, doorgevoerd bij het koninklijk besluit van 8 februari 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 januari 1996, heeft echter geen wijzigingen aangebracht aan de voorwaarden voor de toekenning en vernieuwing van de handelaarsplaten, dus de Z-platen.

De bestaande criteria, waaronder het minimum van twaalf verkochte voertuigen per jaar, zijn dus ongewijzigd gebleven. De hervorming had in hoofdzaak tot doel om het gebruik van bepaalde commerciële platen strikter te omkaderen en misbruiken tegen te gaan.

Op dit moment heeft mijn administratie geen aanwijzingen ontvangen dat deze regeling structureel problemen veroorzaakt in specifieke nichesectoren, zoals de distributie van landbouwvoertuigen of gespecialiseerde machines. Tegelijk kan worden erkend dat dergelijke sectoren vaak worden gekenmerkt door een beperkt aantal verkopen per jaar, gecombineerd met een hoge waarde per voertuig.

Het is evenwel van belang om te benadrukken dat in de hervorming ook in alternatieve instrumenten werd voorzien die beogen om in te spelen op de operationele behoeften van alle sectoren. Zo laat de beroepsplaat, de V-plaat, toe om onder meer voertuigen te leveren en over te brengen met het oog op herstelling, ze te testen na herstelling, ze te demonstreren of te verplaatsen in het kader van een individuele goedkeuring of technische controle.

Daarnaast werd ook de nationale tijdelijke plaat ingevoerd, de UA-plaat, die gedurende 20 kalenderdagen kan worden gebruikt en gelijkaardige doeleinden dekt, zoals de levering, overbrenging, controle, technische keuring of demonstratie van voertuigen.

Gelet op het voorgaande en rekening houdend met het bestaan van die alternatieve mogelijkheden, kan worden vastgesteld dat de huidige instrumenten aan de operationele behoeften beantwoorden, zonder dat aanpassingen van de criteria zich opdringen.

Mochten er echter concrete situaties zijn die nog steeds problematisch zijn, aarzel dan niet om die aan mijn kabinet te melden. Wij zullen ze doorgeven aan onze administratie en bekijken wat er gedaan kan worden om ze op te lossen.

02.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik zal dit aanbod zeker meenemen en doorspelen. Ik ga ervan uit dat u ook in contact staat met de betrokken beroepsfederatie en op die manier ook de vinger aan de pols houdt om mogelijke noodzaken in kaart te brengen en daar gevolg aan te geven. Maar goed, zoals ik al zei zal ik uw aanbod ook al doorgeven. Dank u wel voor uw antwoord.

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

03 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het reizigerscomfort en de airconditioning op de Kempense spoorlijnen tijdens de zomermaanden" (56016948C)

03 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le confort des voyageurs et la climatisation dans les trains sur les lignes campinoises durant l'été" (56016948C)

03.01 Tine Gielis (cd&v): Wat de temperaturen betreft, is het de perfecte timing voor deze vraag.

Iedereen herinnert zich ongetwijfeld de warme zomerdagen van het voorbije jaar, toen in heel wat oudere treinstellen mensen in de problemen kwamen door de hitte. Wij willen een beetje proactief zijn en u de vraag voorleggen of u poolshoogte houdt bij de NMBS, die toch redelijk wat investeert in moderner rollend materieel, zodat ze beter scoort op het vlak van comfort, toegankelijkheid en uiteraard ook klimaatregeling.

Mijn vraag focust vooral op de Kempen, want we hebben al langer het gevoel dat de NMBS daar op bepaalde lijnen relatief ouder materieel laat rijden. Wij willen u de vraag voorleggen of daar nu ook meer aandacht voor is.

Ik heb ter zake drie vragen voor u. Hoe beoordeelt u de vooruitgang die de NMBS in de voorbije jaren heeft geboekt op het vlak van reizigerscomfort en airconditioning in het rollend materieel?

Mogen de reizigers ervan uitgaan dat de meeste treinen die deze zomer worden ingezet beschikken over een performant en goed werkend airconditioningsysteem?

Welke bijkomende inspanningen worden geleverd om ouder materieel verder uit te faseren en ervoor te zorgen dat ook reizigers op de Kempense spoorlijnen kunnen rekenen op moderne en comfortabele treinen, meer bepaald met betrekking tot het aanwezig zijn van airco?

03.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, wat het rollend materieel betreft, investeert de NMBS aanzienlijk in de vernieuwing van de bestaande vloot, onder meer via de levering van nieuwe M7-rijtuigen, de revisie van M6-rijtuigen en de uitrusting van de volledige vloot met ECTS sinds december 2025.

Vandaag beschikt al zo'n 80 % over airco. Helaas is dit niet genoeg. Tijdens de jongste hittegolf hebben de NMBS en Infrabel daarom een hitteplan in werking moeten stellen en ongeveer 200 Sprinters zonder airco moeten schrappen, waarvan 60 % werd vervangen door Desiro's met airco.

Wat de toekomst betreft, in het besef dat dergelijke hittegolven opnieuw zullen voorkomen, hebben we ervoor gezorgd dat de volgende rijtuigen, de MR30-motorrijtuigen, die we besteld hebben, beter uitgerust zullen zijn, met name wat de airco betreft. De eerste bestelling omvat 180 nieuwe motorrijtuigen, die het oudste materieel geleidelijk zullen vervangen. Met de levering van de MR30-rijtuigen zal al het materieel over airco beschikken.

In de Kempen streeft de NMBS ernaar om modern en comfortabel materieel van en naar Turnhout en de Kempen in te zetten, onder meer gedeeltelijke M6-dubbeldekkers op de IC-verbindingen naar Binche.

03.03 Tine Gielis (cd&v): Ik zie inderdaad dat u zich zeker bewust bent van het probleem, dat er verbetering kan worden doorgevoerd, dat u ook werkt aan een hitteplan en dat er kan worden gewaakt over de geografische spreiding van de inzet van deze toestellen. Dat kan dan ook zeker in de Kempen gebeuren. Dank u wel.

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

04 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vergoeding van de NMBS voor het gratis abonnement tijdens de premetrotunnelrenovatie in Antwerpen" (56016950C)

04 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'indemnisation SNCB pour l'abonnement gratuit pendant la rénovation du tunnel du prémétro à Anvers" (56016950C)

04.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Tijdens de renovatie van de premetrotunnel in Antwerpen, gepland van mei 2026 tot minstens eind maart 2027, kunnen abonnees van De Lijn een gratis NMBS-flexabonnement aanvragen. Dat abonnement laat toe onbeperkt te reizen tussen de stations Antwerpen-Linkeroever, Melsele, Zwijndrecht of Beveren enerzijds en Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal anderzijds. Het betreft een flexabonnement met 120 reisdagen. De Lijn stelt dit voor als een gratis alternatief voor haar abonnees, maar achter dat aanbod schuilt uiteraard een effectieve kostprijs voor NMBS. Station Antwerpen-Linkeroever wordt hiertoe tijdelijk heropend. Dat roept vragen op over de financiële architectuur van dit arrangement vanuit het perspectief van NMBS als publieke spoorwegoperator.

Op basis van welke overeenkomst of welk samenwerkingsprotocol stelt NMBS haar flexabonnement ter beschikking aan abonnees van De Lijn? Gaat het om een bilaterale overeenkomst tussen NMBS en De Lijn, en zo ja, werd die ter goedkeuring voorgelegd aan de federale regering of de raad van bestuur van NMBS?

Ontvangt NMBS een vergoeding van De Lijn of de Vlaamse overheid voor de flexabonnementen die aan De Lijn-abonnees worden verstrekt?

Hoeveel flexabonnementen worden door NMBS verwacht te worden uitgegeven in het kader van deze regeling? Welke financiële implicaties heeft dit voor de exploitatieresultaten van NMBS?

Worden de exploitatie- en infrastructuurkosten verbonden aan de tijdelijke heropening van station Antwerpen-Linkeroever volledig gedragen door NMBS, of zijn die geheel of gedeeltelijk ten laste van De Lijn, Lantis of een andere partij?

Valt de capaciteitsinzet van NMBS voor dit noodaanbod binnen de verplichtingen van het openbaredienstcontract 2023–2032, of betreft het een aparte commerciële overeenkomst buiten dat kader?

Het flexabonnement telt 120 reisdagen. Een gemiddeld werkjaar telt 250 à 260 werkdagen. Wat gebeurt er wanneer pendelaars in de loop van het jaar door hun reisdagen zijn? Is er een opvangmechanisme voorzien, worden zij doorverwezen naar een betalend alternatief, of wordt het abonnement aangevuld? Wie draagt in dat geval de bijkomende kost?

04.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Gielis, de renovatie van de Antwerpse premetrotunnel heeft een belangrijke impact op de mobiliteit tussen de linker- en rechteroever. Daarom hebben de betrokken overheden en mobiliteitspartners gezocht naar een ruim pakket aan alternatieven. In dat kader werd beslist om Antwerpen-Linkeroever tijdelijk opnieuw per trein te bedienen.

De gedelegeerd bestuurder heeft de raad van bestuur grondig over dit dossier geïnformeerd. Een formele goedkeuring was echter niet nodig, aangezien die mitigerende maatregelen geen wijziging van de bedrijfsstrategie impliceren. Aangezien er geen financiële tussenkomst van de federale staat werd gevraagd, werd er ook geen dossier voor de ministerraad opgesteld.

Het station Antwerpen-Linkeroever werd in zeer korte tijd opnieuw gebruiksklaar gemaakt. De bestaande infrastructuur werd grondig vernieuwd, zodat reizigers er veilig en comfortabel de trein kunnen nemen. De perrons werden vernieuwd en op een hoogte van 76 centimeter gebracht, wat overeenstemt met de instaphoogte van de treinen die er stoppen.

Ook de bereikbaarheid werd aangepakt, onder meer met fietsenstallingen, tijdelijke bushaltes en parkeermogelijkheden in de onmiddellijke omgeving.

Wat het treinaanbod betreft, gaat het om bestaande treinen die bijkomend halt houden in Antwerpen-Linkeroever. Tijdens schoolperiodes stoppen er op werkdagen in beide richtingen twee treinen per uur, een S34-trein tussen Dendermonde en Antwerpen en een IC-trein tussen De Panne, Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal. In het weekend rijdt er in beide richtingen één S34-trein per uur. Tijdens de schoolvakanties wordt op werkdagen één IC-trein per uur in elke richting voorzien. Bovendien werd de capaciteit van de S34-trein tijdens de spits verhoogd van 280 naar 560 zitplaatsen.

Dat ook een IC-trein tijdelijk halt houdt in Antwerpen-Linkeroever, onderstreept het uitzonderlijke karakter van de maatregel. Een IC-trein bedient normaal de grotere stations. Het spoortraject waarop Antwerpen-Linkeroever ligt, wordt druk bereden door zowel reizigers- als goederentreinen. Een bijkomende stop is dus alleen mogelijk omdat het om een tijdelijke en noodzakelijke maatregel gaat om de hinder tijdens de werken te beperken.

De financiële en praktische afspraken over het gebruik van de trein door abonnees van De Lijn maken deel uit van een overeenkomst tussen De Lijn en de NMBS. De Lijn bepaalt aan welke reizigers ze in het kader van de tunnelrenovatie een gratis treinoplossing aanbiedt. Voor die reizigers blijft een geldig NMBS-vervoerbewijs noodzakelijk.

Het abonnement van De Lijn is op zich geen vervoerbewijs voor de trein. Trouwe abonnees van De Lijn kunnen via De Lijn een NMBS-abonnement aanvragen voor de betrokken verbinding tussen Beveren, Melsele, Zwijndrecht of Antwerpen-Linkeroever enerzijds en Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Berchem of Antwerpen-Centraal anderzijds.

Wat de vergoeding betreft, kan de NMBS niet afwijken van de afspraken die met De Lijn werden gemaakt. De gehanteerde tarieven bevinden zich op het niveau van het minimumtarief van de NMBS. De Lijn neemt in dit kader de commerciële relatie met haar abonnees op zich. De cijfers over het aantal aangevraagde abonnementen zijn bijgevolg in eerste instantie beschikbaar bij De Lijn.

Tot en met 31 mei konden abonnees van De Lijn kosteloos een NMBS-abonnement aanvragen. Ruim 20.000 reizigers deden dat. Uit de eerste gebruiksgegevens blijkt dat het station Antwerpen-Linkeroever effectief wordt gebruikt als alternatief. Op een weekdag gaat het gemiddeld om ongeveer 1.000 op- en afstappende reizigers, van wie ongeveer 69 % reist met een vervoerbewijs dat via De Lijn werd verkregen. In het weekend gaat het gemiddeld om ongeveer 470 reizigers, van wie ongeveer 57 % met zo'n vervoerbewijs reist.

De werken voor de tijdelijke heropening van Antwerpen-Linkeroever bedragen ongeveer 1,5 miljoen euro. Ze werden uitgevoerd door de NMBS en Infrabel, maar worden integraal doorgerekend aan

Lantis.

Wat de capaciteitsinzet betreft, gaat het niet om bijkomende treinen, maar om bijkomende stops van treinen die al in het aanbod waren opgenomen. De enige wijziging is dat de NMBS sommige van de betrokken treinen met twee in plaats van één Desirostel laat rijden. De exploitatiekosten bleven daardoor zeer beperkt en de gevraagde inspanningen gebeuren binnen het bestaande personeelskader.

Die al bij al marginale wijzigingen konden dus perfect binnen de bepalingen van het bestaande openbaredienstcontract worden opgevangen. Anders gezegd, de overeenkomst met De Lijn is niet strijdig met het beheerscontract van de NMBS.

Wat uw laatste vraag betreft, voor de reiziger die een Flex120-abonnement ontvangt, geldt inderdaad dat dat abonnement 120 reisdagen omvat. Als die reisdagen bijna opgebruikt zijn en de metro dan nog niet opnieuw in dienst is, is voorzien dat De Lijn een vouchercode voor een tweede Flex120-abonnement bezorgt.

De reiziger moet daarvoor zelf geen bijkomende aanvraag indienen. Ook dat past in de afspraak, waarbij De Lijn het aanbod voor haar abonnees organiseert en de NMBS het treinvervoer volgens de gemaakte afspraken mogelijk maakt.

Tot slot wil ik benadrukken dat het station Antwerpen-Linkeroever tijdelijk geopend blijft, zolang de werken aan de premetrotunnel lopen. Zodra de metrotunnel opnieuw beschikbaar is, zullen er opnieuw snelle en frequente tramverbindingen zijn.

Het is niet de bedoeling om op structurele basis twee concurrerende openbaarvervoersmodi naast elkaar op hetzelfde traject aan te bieden. Ik zie de uitgewerkte regeling als een gerichte, tijdelijke en proportionele oplossing om de mobiliteit tijdens de werken maximaal te vrijwaren.

04.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Dat was een mooie toelichting van de maatregelen die werden genomen en van de uitkomst die toch succesvol blijkt te zijn. Ik wil dat dan ook zeker aanhalen als een aanzet of schoolvoorbeeld van een geïntegreerde aanpak door de NMBS en De Lijn, waaraan in de provincie Antwerpen gevolg is gegeven.

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

05 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Slimme sensoren, artificiële intelligentie en dronetechnologie voor spoorveiligheid" (56016951C)

05 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les capteurs intelligents, l'IA et la technologie des drones pour assurer la sécurité sur le rail" (56016951C)

05.01 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn inleiding heel kort houden en vooral verwijzen naar ProRail in Nederland, dat recent heeft geëxperimenteerd met slimme sensoren die bewegingen, trillingen en obstakels kunnen detecteren. Met die systemen wordt ervoor gezorgd dat zowel personeel als reizigers sneller worden gewaarschuwd wanneer zich een onverwachte situatie voordoet op of langs het spoor.

Mijn vragen zijn daarop gebaseerd. Ik stel u als bevoegde minister de vraag hoe u de mogelijkheden van slimme sensoren, artificiële intelligentie en dronetechnologie beoordeelt om ook de veiligheid op het Belgische spoor te verhogen. Is daar al met de NMBS en Infrabel over gesproken of zijn er al stappen gezet om daar werk van te maken en daarop in te zetten?

Mijn derde en laatste vraag is of u ruimte ziet om de komende jaren versneld in te zetten op dergelijke innovatieve technologieën, zodat gevaarlijke situaties sneller kunnen worden opgespoord en incidenten aan spoorinfrastructuur en overwegen nog beter kunnen worden voorkomen.

05.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, de veiligheid van het spoorwegnet is absoluut een

prioriteit en krijgt voortdurend bijzondere aandacht. In dat kader vormen innovatieve technologieën zoals slimme sensoren, artificiële intelligentie en drones belangrijke aanvullende hefboomen om de preventie, het toezicht en de efficiëntie van interventies te versterken.

De bedoelde technologieën bieden een reëel potentieel om de spoorwegveiligheid te verbeteren, met name door een snellere detectie van anomalieën en een betere anticipatie op incidenten mogelijk te maken. Hun inzet past binnen een proactieve benadering van risicobeheer, als aanvulling op de bestaande systemen. Infrabel integreert deze innovaties al geleidelijk om de robuustheid en de betrouwbaarheid van de exploitatie te versterken.

Infrabel volgt de technologische ontwikkelingen op Europees niveau van nabij, inclusief die welke door andere infrastructuurbeheerders worden toegepast. Verschillende vergelijkbare oplossingen zijn al uitgerold of worden momenteel uitgerold in België, waaronder systemen voor obstakeldetectie aan overwegen, geolocatie- en geofencingsystemen voor de veiligheid van spoorwegwerkers, evenals digitale toepassingen in het kader van het Safer-W-programma. Daarnaast worden drones ingezet voor inspecties om de efficiëntie en de veiligheid van de infrastructuurcontroles te verbeteren.

Het gebruik van deze innovatieve technologieën maakt al deel uit van de strategische oriëntaties van Infrabel, binnen een logica van continue verbetering. De investeringen gebeuren op gerichte wijze in functie van een operationele meerwaarde en de veiligheidsvereisten.

Deze aanpak maakt het mogelijk de preventieve systemen geleidelijk te versterken, terwijl tegelijk een beheerst gebruik wordt gewaarborgd dat in overeenstemming is met de geldende regelgevende kaders.

05.03 Tine Gielis (cd&v): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

Ik stel vast dat daar inderdaad gericht en gefaseerd op wordt ingezet. Dat is uiteraard onze doelstelling, om de veiligheid van zowel de werknemers, zoals u al aangaf, als de reizigers te kunnen garanderen. Dank u wel daarvoor.

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

06 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De lage stiptheidscijfers van de treinen in Turnhout" (56016958C)
06 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le faible taux de ponctualité des trains à Turnhout" (56016958C)

06.01 Tine Gielis (cd&v): Ik ga inderdaad terug naar de Kempen, want een van de belangrijkste kwaliteitsindicatoren van het openbaar vervoer is uiteraard de stiptheid. Uit publiek beschikbare gegevens van de NMBS en Infrabel blijkt dat het station van Turnhout binnen de Kempen nog steeds de zwakste stiptheidsscores laat optekenen. Volgens recente cijfers bedroeg de stiptheid in maart 2026 in Turnhout 86,2 %, tegenover bijvoorbeeld 91,4 % in de nabijgelegen stopplaats Tielen. Dat verschil is opvallend, zeker omdat beide zich op dezelfde spoorlijn bevinden.

Die problematiek is niet nieuw. Een van de belangrijkste verklarende factoren is de aanwezigheid van een enkelspoortraject tussen Tielen en Turnhout, waardoor vertragingen zich sneller kunnen doorzetten en de robuustheid van de dienstregeling onder druk komt te staan. Hoewel al inspanningen werden geleverd om de situatie te verbeteren, blijft de stiptheid in Turnhout een aandachtspunt voor de vele reizigers die dagelijks gebruikmaken van deze verbinding. Ik heb daarover twee vragen.

Welke maatregelen werden de voorbije jaren genomen om de stiptheid op de lijn richting Turnhout te verbeteren en hoe worden de resultaten geëvalueerd? Welke bijkomende inspanningen of infrastructurele maatregelen worden nog onderzocht of voorbereid om de stiptheid van de treinverbindingen van en naar Turnhout te verhogen?

Dank u wel voor uw antwoorden.

06.02 Minister Jean-Luc Crucke: Stiptheid en betrouwbaarheid van het spoorvervoer zijn essentiële kernprioriteiten om een modal shift te realiseren. De stiptheid van de vorige jaren heeft een duidelijk

positieve evolutie gekend. Op nationaal niveau steeg de stiptheid van 91,7 % in 2025 naar 92,4 % in mei 2026.

De NMBS erkent dat de stiptheid van het treinverkeer in Turnhout en de ruimere Kempen vandaag lager ligt dan het nationale gemiddelde. Tegelijkertijd wordt daar ook een positieve evolutie vastgesteld. De gemiddelde stiptheid bedroeg bijna 87 % in 2025 en steeg in de eerste zes maanden van 2026 tot net geen 90 %. Ik kan de tabel met de maandelijkse stiptheidscijfers doorgeven voor opname in het verslag.

In de voorbije jaren werden verschillende maatregelen genomen om de stiptheid op de as naar Turnhout te verbeteren. Deze maatregelen steunen onder meer op een structurele opvolging van treinnannuleringen, een analyse van de oorzaak van de onregelmatigheden en de gedetailleerde monitoring van de operationele prestaties. De beschikbare gegevens tonen aan dat annuleringen en vertragingen in grote mate het gevolg zijn van externe factoren en exploitatiegebonden elementen, zoals de beschikbaarheid van het rollend materieel, intrusies op de sporen of incidenten met derden.

Het aandeel dat aan de infrastructuur wordt toegeschreven, blijft dus heel beperkt, met een geringe impact. De enkelsporige trajectdelen op de verbinding Turnhout-Binche vormen geen structureel capaciteitsprobleem, al beperken ze wel de operationele flexibiliteit.

Uit de recente gegevens blijkt evenwel een geleidelijke verbetering van verschillende indicatoren. De stiptheid en de bedieningsgraad van de haltes in Turnhout blijven hoog, wat erop wijst dat het merendeel van de voorziene haltes effectief wordt bediend, ondanks bepaalde punctuele verstoringen. In het kader van het vervoersplan 2023-2026 werden scenario's onderzocht om de verbinding Turnhout-Binche in Brussel op te splitsen in twee afzonderlijke verbindingen.

Uit de analyse blijkt echter dat dit binnen de huidige structurele capaciteitsbeperkingen niet mogelijk is zonder een bestaande verbinding te schrappen. Intussen is de stiptheid van de IC-verbinding Turnhout-Binche sterk verbeterd. Aangezien de enkelsporige gedeelten op die verbinding niet als een capaciteitsknelpunt worden beschouwd, zijn er momenteel geen infrastructuuruitbreidingen gepland.

De inspanningen blijven daarom voornamelijk gericht op de optimalisatie van de exploitatie, de analyse van incidenten, de beschikbaarheid van het rollend materieel en de operationele coördinatie tussen de spooractoren. De verbetering van de stiptheid blijft daarbij een constante prioriteit en wordt permanent opgevolgd.

06.03 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw eerlijke antwoord. U geeft toe dat er in de Kempen in vergelijking met de rest van Vlaanderen een stiptheidsprobleem is. Ik ben dan ook blij te horen dat u dat constant blijft monitoren, maar ik blijf vragen om daar verhoogde aandacht aan te besteden en het probleem terug te dringen. Als het niet aan het capaciteitsprobleem ligt, dan ligt het toch aan de andere factoren die u opsomde. Daarover zal ik vragen blijven stellen.

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

07 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe Vlaamse turboprocedures voor spoorinfrastructuur in crisissituaties" (56016961C)

07 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouvelles procédures turbo en Flandre pour l'infrastructure ferroviaire en cas de crise" (56016961C)

07.01 Tine Gielis (cd&v): Ik zal mijn inleiding heel kort houden. De Vlaamse regering heeft recentelijk aangekondigd dat ze in crisissituaties wil werken met zogenaamde turboprocedures voor vergunningsaanvragen. Die procedures moeten het mogelijk maken om bepaalde infrastructuurwerken sneller uit te voeren wanneer de veiligheid, weerbaarheid of strategische belangen van ons land daarom vragen.

Mijnheer de minister, mijn vragen ter zake gaan er vooral over of het federale niveau dat ook plant.

Zijn er volgens Infrabel vandaag bepaalde spoorinfrastructuurprojecten of ingrepen die in een crisissituatie of bij verhoogde geopolitieke spanningen versneld moeten kunnen worden uitgevoerd indien daarvoor een aangepast procedurekader beschikbaar is?

Heeft Infrabel reeds aangegeven of de recent aangekondigde Vlaamse turboprocedures voor bepaalde spoorprojecten een meerwaarde zouden kunnen betekenen?

Acht u het wenselijk dat vergelijkbare procedures er in de toekomst ook in andere gewesten komen voor strategische infrastructuurprojecten, waaronder uiteraard onze spoorinfrastructuur?

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Gielis, wij hebben met Defensie inderdaad reeds prioritaire investeringen geïdentificeerd op de spoorcorridors die verband houden met militaire mobiliteit. De vastgestelde behoeften hebben onder meer te maken met de versterking van de spoorbruggen, de verbreding en de verhoging van tunnels, de verbetering van spoorontsluitingen naar haven- en luchtaventerminals, alsook de uitbreiding van de onthaalcapaciteit voor lange treinen. Daarnaast loopt een gestructureerd overleg met Defensie en de FOD Mobiliteit en Vervoer, met als doel een verbetering van de prioritaire militaire corridors, alsook de versterking van de globale weerbaarheid van de spoorinfrastructuur.

Dat sluit volledig aan bij de opdrachten die aan Infrabel zijn toevertrouwd via het prestatiecontract, met name op het vlak van robuustheid, veiligheid en continuïteit van het net. Om evidente veiligheidsredenen wordt de gedetailleerde lijst van die prioritaire punten niet openbaar gemaakt.

De versoepeling van het vergunningenbeleid kan de uitvoering van noodzakelijke aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur in crisissituaties inderdaad versnellen. De nieuwe versnelde procedure in Vlaanderen, de zogenaamde turboprocedure, beantwoordt aan de vastgestelde nood om de besluitvorming te versnellen, die ook in de spoorcontext perspectief kan bieden voor een snellere besluitvorming. De infrastructuurbeheerder volgt de evolutie dan ook nauwgezet en heeft contacten opgestart om concreet te evalueren welke opportuniteiten die procedure kan bieden voor zijn projecten.

De procedures voor het aanvragen van vergunningen duren vaak lang. Alle maatregelen die de gewesten nemen om de afhandeling te vergemakkelijken, hebben naar mijn mening een grote meerwaarde, vooral als het gaat om strategische projecten en mobiliteit.

Ik kan mijn regionale collega's alleen maar aanmoedigen om verder na te denken over vereenvoudiging. In dat verband is het belangrijk dat die procedures, indien nodig, zodanig kunnen worden aangepast dat ze goed aansluiten bij de uitdagingen op het gebied van de continuïteit, de veerkracht en de ontwikkeling van het spoorwegnet, met name wanneer het gaat om strategische infrastructuur.

07.03 **Tine Gielis** (cd&v): Dank u wel, mijnheer de minister. Het is uiteraard fijn om te horen dat u daarop inzet en dat de verschillende beleidsniveaus met elkaar gaan samenwerken om daarin verandering te brengen.

Ik zou daar nog graag één niveau aan willen toevoegen. Als u daarop wilt inzetten, wat nodig is voor ons land, dan zou ik zeker ook de lokale besturen niet willen vergeten. Zij moeten namelijk sensibiliseren en draagvlak creëren om uiteindelijk ook de burgers mee te krijgen in dit proces. Ons land heeft dat nodig om strategische assen te kunnen blijven realiseren.

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

08 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking bij Aviapartner" (56017098C)**

08 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève chez Aviapartner" (56017098C)**

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

Op 15 juni 2026 leidde een spontane staking bij bagageafhandelaar Aviapartner tot aanzienlijke

verstoringen op Brussels Airport. Volgens berichtgeving ontstonden er lange wachtrijen aan de check-in-balies en bij het boarden van vluchten. Verschillende vluchten liepen vertraging op en tal van reizigers werden geconfronteerd met onzekerheid en hinder.

Brussels Airport is onze nationale luchthaven en een cruciale schakel voor zowel reizigers als onze economie. Sociale conflicten bij afhandelingsbedrijven kunnen dan ook een onmiddellijke impact hebben op duizenden passagiers en op de werking van de luchthaven als geheel.

Wat is de exacte oorzaak van de spontane staking bij Aviapartner?

Was uw administratie vooraf op de hoogte van sociale spanningen of lopende geschillen binnen Aviapartner?

Hebben er voorafgaand aan deze staking gesprekken plaatsgevonden tussen Aviapartner, de vakbonden, Brussels Airport Company en/of de federale overheid? Zo ja, wanneer en met welk resultaat?

Hoeveel passagiers werden uiteindelijk getroffen door deze staking?

Hoeveel vluchten ondervonden vertraging, werden geannuleerd of moesten worden aangepast als gevolg van deze actie?

Beschikt u reeds over een raming van de economische schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen, Brussels Airport, Aviapartner en de getroffen reizigers?

Werden er compensaties voorzien of uitgekeerd aan reizigers die door de staking schade hebben geleden?

In welke mate kon de tweede afhandelaar, Alyzia, de gevolgen van de staking opvangen?

Acht u de huidige organisatie van de afhandelingsdiensten op Brussels Airport voldoende robuust om dergelijke verstoringen op te vangen?

Welke lessen trekt u uit dit incident om de continuïteit van de dienstverlening op onze nationale luchthaven beter te garanderen?

Overweegt u bijkomende maatregelen om de impact van spontane stakingen op reizigers en luchtvaartmaatschappijen in de toekomst te beperken?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Huybrechts, ik wil eerst verduidelijken dat ik het ten zeerste betreurt dat een nieuwe stakingsactie de activiteiten op de nationale luchthaven verstoort, maar ook blijvende gevolgen heeft voor het imago van een instelling die van essentieel belang is voor de uitstraling van ons land.

Zoals u weet, is Aviapartner een privé-exploitant. Mijn administratie werd niet op de hoogte gebracht van de staking. Ze is ontstaan uit een intern probleem bij de betrokken onderneming. Het is dus niet aan mij als minister om in dat kader in te grijpen.

Na navraag bij Brussels Airport Company kan ik u bevestigen dat iets meer dan 60 vluchten door de actie werden getroffen. Er was geen enkele afschaffing maar er werden wel vertragingen van een tot drie uur vastgesteld.

Wanneer een dergelijke staking uitbreekt, is er geen enkele alternatieve dienstverlening mogelijk, omdat de luchtvaartmaatschappijen een overeenkomst hebben met een van beide afhandelaren en zij daar in dergelijke omstandigheden niet van kunnen afwijken.

Er zijn conform de geldende regelgeving twee bagageafhandelaren actief aan passagierszijde. Elke staking bij eender welk bedrijf of eender welke overheidsdienst op de luchthaven kan potentieel leiden tot een grote impact.

08.03 **Britt Huybrechts (VB)**: Mijnheer de minister, ik weet natuurlijk dat de staking niet rechtstreeks uw fout is. Het gaat om een intern sociaal conflict. Het is natuurlijk al de zoveelste keer dat er een staking is. Het is niet de eerste keer en het zal ook niet de laatste keer zijn.

Eigenlijk is het gewoon te ridicuul voor woorden dat één partij die beslist te staken, of het nu om een privéonderneming gaat of om het beveiligingspersoneel, een hele luchthaven kan lamleggen.

U gaf het aan. Dat is niet goed voor het imago. U ziet dat het imago van Brussels Airport de voorbije jaren volledig onder druk staat. Dat komt niet alleen door de stakingen, maar ook door de vliegtaks, waarvoor u dan weer wel verantwoordelijk bent, en door allerlei andere zaken waardoor Brussels Airport

wordt benadeeld, ook ten opzichte van andere luchthavens in dit land.

Ik stel dus voor dat u de vraag toch gebruikt om nog eens goed na te denken over hoe u de concurrentiekracht en het imago van Brussels Airport opnieuw kunt versterken binnen uw bevoegdheden.

De **voorzitter**: U kunt het de minister nog eens extra nadrukkelijk vragen aangezien uw volgende vraag over dat imago gaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het imago van de luchthaven van Zaventem in het licht van de stakingen" (56017125C)

09 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'image de l'aéroport de Zaventem dans le contexte des grèves" (56017125C)

09.01 Britt Huybrechts (VB): *Opnieuw werd Brussels Airport getroffen door een spontane staking bij bagageafhandelaar Aviapartner. Verschillende vluchten liepen vertraging op en honderden reizigers werden geconfronteerd met onzekerheid, lange wachttijden en gemiste aansluitingen.*

Hoewel sociale conflicten in de eerste plaats een zaak zijn tussen werkgever en werknemers, kunnen we niet voorbijgaan aan de bredere gevolgen voor onze nationale luchthaven. Uit talrijke reacties van reizigers blijkt dat velen het vertrouwen in Brussels Airport stilaan verliezen en bewust kiezen voor luchthavens in de buurlanden zoals Schiphol, Eindhoven, Lille of Charles de Gaulle.

De reputatieschade door terugkerende stakingen komt bovendien bovenop andere maatregelen die de concurrentiepositie van onze nationale luchthaven reeds onder druk zetten. Zo werd de Belgische vliegtaks de voorbije jaren verhoogd en voorziet de regering bovendien bijkomende verhogingen vanaf 2027. Terwijl verschillende Europese landen hun luchtvaartsector net proberen te versterken, dreigt België zijn luchthaven verder op achterstand te zetten t.o.v. concurrerende luchthavens.

Hoe beoordeelt u de impact van de recente en herhaalde stakingsacties op het nationale en internationale imago van Brussels Airport?

Heeft Brussels Airport Company of uw administratie signalen ontvangen van luchtvaartmaatschappijen die hun activiteiten, capaciteit of toekomstige investeringen in België heroverwegen wegens de terugkerende sociale onrust?

Heeft de federale overheid zicht op de economische schade die dergelijke stakingen veroorzaken voor de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen, de toeristische sector en de Belgische economie in het algemeen?

Welke maatregelen neemt de regering om de operationele continuïteit van essentiële luchthavenactiviteiten beter te garanderen tijdens sociale conflicten?

Acht u het wenselijk om samen met de sociale partners en de luchthavenuitbaters te bekijken hoe de impact van spontane stakingen op reizigers maximaal kan worden beperkt?

De concurrentiepositie van Brussels Airport staat niet alleen onder druk door terugkerende stakingen, maar ook door de vliegtaks die de komende jaren verder stijgt. Bent u bereid binnen de regering, en specifiek bij minister Jambon, aan te dringen op een afschaffing van deze vliegtaks, zodat onze nationale luchthaven opnieuw op gelijke voet kan concurreren met belangrijke buitenlandse luchthavens?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, ik verwijs naar mijn eerdere antwoorden over de negatieve gevolgen van de staking op Brussels Airport. Ik wil daarbij vermelden dat de luchthaven ondanks deze staking in 2025 een groei van de belangrijkste cijfers heeft gekend en dus zeer aantrekkelijk blijft voor geïnteresseerde investeerders.

BAC schat dat de totale kost voor de economie van een stakingsdag waarbij de luchthaven quasi volledig platligt, 25 miljoen euro bedraagt.

U stelt mij eveneens een vraag over de vliegtaks. Die valt onder de bevoegdheid van de minister van Financiën en het is niet aan mij om die opnieuw ter discussie te stellen.

Zoals ik veertien dagen geleden in deze commissie heb aangekondigd, ben ik een onderzoek gestart naar de continuïteit van de dienstverlening bij skeyes, op basis van het bestaande model bij de NMBS. De eerste contacten werden al gelegd met de directie en het is mijn bedoeling om vóór 21 juli een voorstel in te dienen bij de werknemersorganisaties.

09.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, zoals ik daarnet al zei, is het niet de eerste en ook absoluut niet de laatste keer, helaas, dat er stakingen zullen plaatsvinden op onze luchthaven. Dat helpt het imago van de luchthaven uiteraard niet. Er zijn internationale luchtvaartmaatschappijen die steeds meer beginnen te twifelen of ze nog wel actief moeten zijn op de luchthaven van Zaventem. Het gaat daarbij niet alleen om de stakingen, maar ook om de discussie rond de toegangspoortjes. Ook daar zijn er luchtvaartmaatschappijen die zeggen: "Kijk, als wij van Brussels Airport onze uitvalsbasis of een hub maken, maar onze passagiers geen zekerheid hebben dat ze hun aansluitende vlucht zullen halen, dan is dat een probleem." Heel vaak is Brussels Airport een hub voor vluchten van Amerika naar Afrika en omgekeerd. Als er dan stakingen zijn, problemen met de toegangspoortjes en allerlei andere taksen erbij komen, dan is dat absoluut niet goed voor onze luchthaven.

Ik hoop dan ook – en ik zeg het opnieuw – dat u binnen de regering absoluut zult pleiten voor het versterken van het imago van onze nationale luchthaven, in plaats van dat verder onder druk te zetten, rechtstreeks of onrechtstreeks. Zoals ik al zei, is het niet altijd rechtstreeks uw verantwoordelijkheid, maar er zijn helaas wel zaken die wel degelijk met uw bevoegdheden verband houden.

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

10 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem en het gesprek met de Brusselse burgemeesters" (56017235C)

10 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem et l'entretien avec les bourgmestres bruxellois" (56017235C)

10.01 Britt Huybrechts (VB): *Er heeft een overleg plaatsgevonden tussen de minister van Mobiliteit en verschillende Brusselse burgemeesters over de geluidshinder veroorzaakt door de aanvliegrouete 07L. Volgens de betrokken burgemeesters heeft dit overleg niet geleid tot een doorbraak en blijft de discussie over de vliegroutes aanslepen.*

Tegelijkertijd worden ook verschillende gemeenten in de Vlaamse Rand geconfronteerd met de gevolgen van wijzigingen in het baangebruik en de vliegroutes. Het is daarom van belang dat alle betrokken lokale besturen op een evenwichtige wijze worden betrokken bij het overleg over de toekomst van de luchthaven.

Welke standpunten en bezorgdheden werden door de betrokken Brusselse gemeenten naar voren gebracht?

Tot welke conclusies, afspraken of engagementen heeft dit overleg geleid?

Werd de federale ombudsman voor de luchthaven betrokken bij dit overleg? Zo ja, op welke wijze heeft de ombudsman aan dit overleg deelgenomen en welke standpunten, aanbevelingen of adviezen heeft hij daarbij ingebracht?

Welke rol ziet de minister voor de luchthavenombudsman in het verdere overleg en de toekomstige besluitvorming over de vliegroutes rond Brussels Airport?

Zal de minister een gelijkaardig overleg organiseren met de burgemeesters van de gemeenten in de Vlaamse Rand die worden getroffen door het huidige baangebruik en de vliegroutes? Zo ja, welke gemeenten zullen daarbij worden betrokken en op welke termijn zal dit overleg plaatsvinden? Zo neen, waarom niet?

Op welke wijze zal de minister ervoor zorgen dat de belangen van de omwonenden in de Vlaamse Rand op een evenwaardige manier worden meegenomen in de verdere besluitvorming over de vliegroutes rond Brussels Airport?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, ik werd begin juni inderdaad uitgenodigd door de Conferentie van de Brusselse Burgemeesters. Gedurende ruim een uur hebben zij hun bezorgdheden geuit en de vragen gesteld die relevant zijn in verband met de problematiek van het overvliegen van Brussel. Zoals ik had toegezegd, heb ik naar de burgemeesters geluisterd, maar tijdens dit gesprek zijn geen toezeggingen gedaan en heb ik geen gedetailleerde informatie verstrekt. Zoals u weet, wil ik allereerst overeenstemming bereiken binnen de regering over deze delicate kwestie, alvorens ik verdere stappen onderneem.

De waarnemend ombudsman werd niet uitgenodigd voor deze vergadering, maar als de Conferentie van de Brusselse Burgemeesters dat wenst, kan hij uiteraard worden uitgenodigd voor een volgend overleg. Ik heb u beloofd de bemiddeling te hervormen. Daar ben ik nu mee bezig via een herziening van de wet van 2010. Ik hoop de komende weken een wetsontwerp in eerste lezing aan de ministerraad te kunnen voorleggen.

Tot slot heb ik, zoals ik al heb verduidelijkt, aan deze ontmoeting deelgenomen op uitnodiging van de Conferentie van de Brusselse Burgemeesters. Het initiatief ging dus niet van mij uit. Als de Vlaamse collega's mij willen ontmoeten, ga ik graag in op hun uitnodiging.

Wees trouwens gerust, door het nodige overzicht te behouden, zorg ik ervoor dat ik geen onderscheid maak tussen de taalrollen wanneer het gaat over het overvliegen. Ik zou het op prijs stellen als iedereen dat ook zou doen bij de analyse van dit dossier en bij het zoeken naar oplossingen. Dank u wel.

10.03 **Britt Huybrechts** (VB): Dank u wel voor uw antwoord. Ligt het aan mij of hebt u geen antwoord gegeven op mijn vraag over de ombudsman? Ik heb die vraag vooral gesteld om te weten hoe het met dat dossier staat. Is er eigenlijk al iemand aangesteld, of is er misschien al een interim die met u is meegegaan? Dat lijkt mij ook interessant voor dit dossier.

Voor het overige is het goed te weten dat dit volledig een initiatief was van de Brusselse burgemeesters en dat het nu aan de Vlaamse Randburgemeesters is. We hebben hier zelfs collega De Knop. Zij kunnen dus ook het initiatief nemen om met u te spreken. Ik zal alvast een goede collega uit Grimbergen motiveren om dat in elk geval te doen.

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

11 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De moderne securitycontrole op de luchthaven van Zaventem" (56017382C)**

11 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle de sécurité moderne à l'aéroport de Zaventem" (56017382C)**

11.01 **Britt Huybrechts** (VB): *Steeds meer internationale luchthavens investeren in moderne securitytechnologieën om veiligheidscontroles sneller en efficiënter te laten verlopen. Zo zetten onder meer de luchthavens van Tallinn, Heathrow en Dublin in op moderne CT-scanners waarbij passagiers elektronische apparaten niet langer uit hun handbagage moeten halen. Dat zorgt voor een vlottere doorstroming en kortere wachtrijen.*

Ook op Brussels Airport zorgen de veiligheidscontroles, zeker tijdens piekperiodes zoals de zomervakantie, nog regelmatig voor lange wachtrijen.

- 1. Is de minister op de hoogte van de systemen met moderne CT-scanners die vandaag reeds gebruikt worden op verschillende buitenlandse luchthavens?*
- 2. Werden dergelijke systemen reeds onderzocht voor Brussels Airport? Zo ja, wat waren de conclusies?*
- 3. Plant Brussels Airport bijkomende investeringen in moderne securitytechnologieën waarbij passagiers minder vaak elektronische apparaten uit hun handbagage moeten halen?*
- 4. Acht de minister dergelijke investeringen wenselijk om de wachttijden tijdens piekperiodes, zoals de zomervakantie, te beperken?*

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, ik ben op de hoogte van de uitrol van moderne CT-scanners op verschillende internationale luchthavens, waaronder Tallinn, Heathrow en Dublin.

Deze technologie maakt het mogelijk dat passagiers elektronische toestellen en, binnen de geldende Europese regelgeving, ook vloeistoffen in de handbagage kunnen laten tijdens de veiligheidscontrole. Verschillende Europese luchthavens investeren in dergelijke systemen om de passagierservaring te verbeteren, de doorstroming te optimaliseren en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau te waarborgen.

Ook Brussels Airport heeft die technologie onderzocht en beslist de veiligheidscontrole volledig te moderniseren. De luchthaven zal investeren in nieuwe CT-scanners voor handbagage en moderne bodyscanners. De voorbereidende werkzaamheden starten in 2027.

In 2028 zullen de eerste nieuwe scanners via een tijdelijk screeningplatform in gebruik worden genomen. Vervolgens zal de bestaande veiligheidscontrole gefaseerd worden vernieuwd, zodat de operationele capaciteit tijdens de werkzaamheden behouden blijft. Tegen de zomer van 2029 moet de volledige veiligheidscontrole bij vertrek zijn vernieuwd, met 19 screeningslijnen. In een latere fase zullen ook de veiligheidscontroles voor transferpassagiers met deze technologie worden uitgerust.

De investeringen zijn wenselijk omdat ze bijdragen tot een efficiëntere, comfortabelere en toekomstgerichte veiligheidscontrole, zonder afbreuk te doen aan het vereiste veiligheidsniveau. Dankzij de nieuwe CT-scanners zullen passagiers hun elektronische toestellen niet langer uit de handbagage moeten halen en zullen vloeistoffen, overeenkomstig de op dat ogenblik geldende Europese regelgeving, in verpakkingen tot maximaal 2 liter in de handbagage kunnen blijven.

Bovendien verhogen de nieuwe installaties de capaciteit van de veiligheidscontrole, waardoor Brussels Airport beter voorbereid is op de verwachte groei van het passagiersverkeer en de doorstroming, ook tijdens piekperiodes zoals de zomervakantie, verder kan worden verbeterd.

11.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is eigenlijk zeer goed nieuws. We ergeren ons allemaal weleens, hetzij aan onszelf omdat het te traag gaat, hetzij aan andere mensen omdat ze niet voorbereid zijn en hun laptop nog uit hun tas moeten halen. Ik heb mij daar alvast al heel vaak aan geërgerd. Het is dus heel goed nieuws dat dat zal worden aangepast. Het is jammer dat dit pas in 2028 van start gaat en pas in 2029 volledig gerealiseerd zal zijn, maar ik begrijp natuurlijk dat zoiets niet met een vingerknip geregeld kan worden.

Deze modernisering is alleszins goed nieuws. De verschillende mensen die mij hierover hebben gecontacteerd, zal ik laten weten dat ze nog even geduld moeten hebben, maar dat de verbetering er absoluut zal komen. Ik dank u alvast voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: De heren Bayet en Courard zijn afwezig. Vraag nr. 56017400C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

12 Questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de trains en raison de la chaleur" (56017441C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de la SNCB et d'Infrabel face aux vagues de chaleur" (56017446C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mise en service de trains non climatisés durant la vague de chaleur" (56017453C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La résistance à la chaleur du trafic ferroviaire" (56017459C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les mesures des entreprises ferroviaires face aux canicules" (56017934C)

12 Samengevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van treinen wegens het warme weer" (56017441C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het hittegolfplan van de NMBS en van Infrabel" (56017446C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inzet van treinen zonder airconditioning tijdens de hittegolf" (56017453C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De hittebestendigheid van het spoorverkeer" (56017459C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De maatregelen van de spoorwegondernemingen bij hittegolven" (56017934C)

12.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, il ne vous a pas échappé que, ces derniers jours, nous avons dû faire face à une importante vague de chaleur qui, d'ailleurs, n'est pas encore terminée. Nous avons pu constater l'impréparation totale des pouvoirs publics, y compris de certains parastataux et organismes d'intérêt public.

Sachant que vous êtes également ministre du Climat, je souhaitais aujourd'hui vous questionner au sujet des chemins de fer et, plus particulièrement, des nombreuses suppressions de trains par la SNCB. En effet, vu que de nombreux trains ne sont pas climatisés, de nombreux voyageurs se sont retrouvés dans des trains surchauffés. Nous savons tous que la SNCB a décidé de supprimer plusieurs trains en raison de cette vague de chaleur, notamment certains trains P circulant aux heures de pointe.

J'aurais dès lors souhaité savoir combien de trains ont été supprimés durant les précédentes vagues de chaleur. J'aimerais également connaître les raisons exactes de ces suppressions, dans la mesure où différentes explications ont été avancées. Je souhaiterais également vous entendre sur les difficultés de communication observées par certains voyageurs concernant les trains effectivement supprimés. Par ailleurs, disposez-vous d'une estimation de la proportion de trains qui ne sont pas équipés d'un système de climatisation?

Il a été indiqué que, à terme, tous les trains devraient être climatisés. Faudra-t-il attendre 2032 – comme cela a été évoqué – pour que tous les trains soient équipés d'un système de climatisation? Pouvez-vous confirmer cette échéance? Par ailleurs, quelles actions ont-elles été entreprises afin d'aider les voyageurs?

Quelles consignes les membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel ont-ils reçues afin qu'ils puissent exercer leur travail dans des conditions acceptables malgré les températures élevées? Enfin, où en sont vos plans destinés à permettre à la SNCB et à Infrabel de continuer à fonctionner efficacement face à la multiplication annoncée des vagues de chaleur, telle qu'elle est évoquée par les météorologues?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

12.02 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): *Mijnheer de minister,*

NMBS heeft naar aanleiding van de zeer hoge temperaturen aangekondigd dat preventieve maatregelen worden genomen om het treinverkeer veilig en comfortabel te laten verlopen. Concreet werden op 24, 25 en 26 juni een veertigtal P-treinen en een zestigtal S-treinen afgeschaft. NMBS verwijst daarbij onder meer naar oudere treinstellen zonder airco, maar ook naar het bredere risico dat treinen door de hitte defect raken en zo het treinverkeer op een hele lijn verstoren.

Die voorzorgsmaatregelen zijn op zich begrijpelijk. Tegelijk kregen we vele meldingen van reizigers die, ondanks deze communicatie, toch in een trein zonder airco zaten tijdens de hittegolf. Daarnaast bleek de communicatie over bepaalde afschaffingen zeer laatstijdig te verlopen. Sommige reizigers stonden al op snikhete perrons te wachten toen ze vernamen dat hun trein uiteindelijk niet zou rijden.

Daarom heb ik volgende vragen:

Klopt het dat treinen zonder airco tijdens een hittegolf in principe uit dienst worden genomen, of gaat het enkel om bepaalde treinen zonder airco? Op basis van welke criteria wordt dat beslist?

Hoeveel treinen werden er uiteindelijk geschrapt op 24, 25 en 26 juni? Is het mogelijk een overzicht per dag en per type trein te krijgen, met name S-treinen en P-treinen?

Hoeveel treinen zonder airco werden op 24, 25 en 26 juni toch ingezet in reizigersdienst, en op welke lijnen gebeurde dat? Wat was telkens de reden daarvoor?

Welke factoren bepalen concreet of een trein bij extreme hitte wordt afgeschaft, vervangen door recenter materieel of toch blijft rijden? Gaat het daarbij alleen om de aanwezigheid van airco, of ook om de technische kwetsbaarheid van bepaalde treinstellen, het risico op defecten, de bezettingsgraad en de impact op de rest van het spoorverkeer?

Welke communicatie werd hierover aan reizigers gegeven? Wat was de reden waarom sommige treinen pas zeer laatstijdig werden afgeschaft, en waarom werd dit niet vroeger gecommuniceerd via de app, website, schermen en omroepinstallaties?

Welke structurele maatregelen neemt NMBS om te vermijden dat reizigers bij toekomstige hittegolven nog op treinen zonder airco terechtkomen en om het treinverkeer bij extreme temperaturen robuuster te maken?

12.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, que constatons-nous? Des trains, des salles de bureau, des ateliers non climatisés transformés en véritables fours, des fontaines à eau absentes ou éloignées des postes de travail, l'absence de bouteilles d'eau là où il devrait y en avoir, des brumisateurs et des ventilateurs qui ne sont pas accessibles ou en quantité insuffisante, des tenues obligatoires trop chaudes, l'impossibilité de faire des pauses régulières, une adaptation insuffisante des horaires des travailleurs pour faire face à la chaleur. Ce n'est pas la première fois que nous traversons d'importantes vagues de chaleur et ce ne sera malheureusement pas la dernière. Pourtant, les directions de la SNCB et d'Infrabel ne sont toujours pas à la hauteur de ce qu'elles devraient mettre en place et anticiper pour garantir à ces travailleurs et à ces voyageurs des conditions de travail décentes et des bons trains. Or c'est bien leur rôle en tant qu'employeur.

C'est aussi leur rôle d'assurer un service de qualité aux usagers, au moyen de trains climatisés, comprenant suffisamment de places assises, donc des voitures supplémentaires, et une offre renforcée en heure de pointe, mais aussi des quais qui comportent des zones d'ombre. En effet, je ne sais pas si vous vous en rendez compte, mais attendre son train sous 37 degrés sans arbres ni rien pour se protéger de la chaleur, c'est quand même dur. La SNCB a appelé les usagers à se munir d'une bouteille d'eau. C'est super; je suis certaine que personne n'y avait pensé! Monsieur le ministre est-ce bien ce que nous attendons d'elle aujourd'hui?

J'ai donc quelques questions à ce sujet. Quel bilan tirez-vous, en tant que ministre de tutelle, de l'action des directions du rail en faveur des travailleurs et des usagers face aux canicules? Qu'allez-vous mettre en place pour pallier les insuffisances et dysfonctionnements? Quels engagements avez-vous reçus de la part des directions et que leur demandez-vous en plus? Je vous remercie.

12.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Geachte collega's, chers collègues, la récente vague de chaleur a

constitué un test important pour le système ferroviaire. Malgré quelques perturbations qu'il faut pouvoir reconnaître, le réseau a globalement fait preuve d'une bonne résilience. Par ailleurs, je peux d'ores et déjà vous informer qu'il n'y aura pas de suppression de trains ce week-end à cause de la chaleur.

Ces épisodes rappellent néanmoins la nécessité d'adapter progressivement nos infrastructures et notre exploitation aux effets du changement climatique. Pour faire face aux fortes chaleurs, la SNCB et Infrabel activent conjointement un plan canicule. Celui-ci est déclenché sur la base des prévisions météorologiques et vise avant tout à garantir la sécurité des voyageurs et du personnel, tout en maintenant au maximum le service public.

Je tiens à souligner que les entreprises publiques ferroviaires disposent, depuis plusieurs années, d'un plan en cas de canicule et d'une approche structurée des risques et des mesures de mitigation à mettre en place. C'est ce qu'on attend des pouvoirs publics: ne pas être pris au dépourvu et assurer au mieux la continuité du service public dans les meilleures conditions possibles. Je ne peux que les saluer et les encourager à poursuivre dans cette direction.

Le plan canicule doit pouvoir être activé au plus tard deux jours avant son entrée en vigueur, afin de permettre une information claire des voyageurs et l'adaptation des plans de transport dans les systèmes opérationnels. Dès qu'une température d'au moins 28°C est annoncée, à deux jours d'échéance, une communication préventive peut être lancée. Lorsque 35°C sont prévus à un jour d'échéance, des mesures supplémentaires peuvent être prises, comme l'adaptation de l'offre, la mobilisation renforcée du matériel climatisé et la diffusion d'informations via les canaux disponibles de la SNCB.

Outre les mesures structurelles de gestion des fortes chaleurs comme l'entretien préventif des climatiseurs ou la présence de fontaines à eau, le plan canicule vise à gérer les risques résiduels au moyen de phases successives et de mesures adaptées. Concrètement, la SNCB peut adapter son offre en supprimant certains trains, en remplaçant du matériel ou en orientant les voyageurs vers des alternatives climatisées. Ces décisions ne dépendent toutefois pas uniquement de la présence d'air conditionné, mais aussi de la fiabilité du matériel, du risque de panne, de l'occupation attendue, des alternatives disponibles et de l'impact potentiel sur le trafic. Tous les trains non climatisés ne sont donc pas automatiquement supprimés en période canicule.

Dès le 22 juin 2026, la SNCB a d'abord supprimé préventivement 15 trains P assurés avec du matériel ancien. Compte tenu des températures annoncées et en rapport avec des mesures également appliquées à l'étranger, elle a ensuite décidé d'aller plus loin. Environ 200 trains exploités avec des AM86, à savoir du matériel Sprinter, et non équipés de climatisation, ont ainsi été supprimés, car les températures à bord pouvaient devenir trop élevées.

Environ 60 % de ces trains ont pu être remplacés par du matériel plus récent de type Desiro, équipé de climatisation. À partir du 24 juin et jusqu'au 26 juin inclus, des suppressions supplémentaires de trains P ont été décidées, en plus des quinze trains P déjà supprimés. Deux relations S entre Grammont et Malines dans la zone Hal-Vilvorde ont également été ramenées à un train par heure. Ces adaptations ont été ciblées sur des relations pour lesquelles des solutions alternatives restaient disponibles pour les voyageurs. Au total, elles ont représenté quelque 100 trains supprimés par jour pendant la période concernée, soit environ 2,6 % des trains en circulation.

L'impact de cette vague de chaleur sur les voyageurs a pu être limitée, notamment grâce à la composition actuelle du parc roulant. En effet, la flotte est progressivement modernisée, notamment grâce à l'arrivée des trains à double étage M7, dont la livraison s'achève en 2026. Grâce à la commande des AM30, ils seront entièrement équipés d'air conditionné. Aujourd'hui, environ 80 % des places offertes sont déjà assurées dans des trains climatisés, avec pour objectif une couverture presque complète à l'horizon 2032, date que je confirme donc.

Om het risico op laattijdige informatie te beperken, wordt de communicatie voorbereid zodra de actiedrempels in zicht komen. De aangepaste dienstregeling wordt geïntegreerd in de reisplanner, de app en de website van de NMBS. Reizigers vinden er informatie over de voorziene treinsamenstelling, de verwachte drukte en, wanneer deze gegevens beschikbaar zijn, de aanwezigheid van airconditioning.

Daarnaast wordt de informatie verspreid via de pagina met verkeersverstoringen, de sociale media, de

scherm- en omroepberichten in de stations en, indien nodig, via de pers. In een operationele context kunnen bepaalde wijzigingen evenwel pas op een laat tijdstip worden bevestigd, bijvoorbeeld wanneer zich kort voor het vertrek een defect of een onverwachte onbeschikbaarheid van rollend materieel voordoet.

La SNCB invite dès lors les voyageurs à préparer leur déplacement à l'avance en consultant le planificateur de voyage via l'application ou le site Internet. Elle recommande aux voyageurs les plus vulnérables d'éviter les déplacements non indispensables lors des épisodes de chaleur extrême et conseille à tous les voyageurs d'éviter autant que possible les heures de pointe et de prévoir de l'eau en suffisance. Des fontaines à eau sont, du reste, disponibles dans une centaine de gares afin de permettre aux voyageurs de remplir gratuitement leur gourde ou leur bouteille.

En ce qui concerne la gestion des flux selon le taux d'occupation des trains et des gares, les flux de voyageurs peuvent être canalisés afin de garantir leur sécurité ainsi que celle du personnel. Dans certains cas, l'accès aux quais peut être limité, voire fermé, et le principe *Stop & Go* peut être activé afin d'éviter une situation inacceptable.

Une attention particulière est également portée au personnel. Des mesures spécifiques sont prévues pour limiter les risques liés à la chaleur: adaptation de certaines tâches, accès à de l'eau fraîche, équipements adaptés et aménagement des conditions de travail.

De son côté, Infrabel renforce la surveillance du réseau pendant les périodes de forte chaleur, mobilise des équipes supplémentaires et prend des mesures préventives sur les infrastructures les plus sensibles, notamment les rails, les caténaires et les aiguillages.

Au-delà de la gestion immédiate des vagues de chaleur, la SNCB et Infrabel poursuivent un travail de fond pour renforcer la résilience du réseau. L'objectif est non seulement de réagir aux épisodes extrêmes, mais surtout de mieux anticiper, afin de préserver durablement la sécurité, la ponctualité et la fiabilité du service ferroviaire. Enfin, chaque été fait l'objet d'une évaluation permettant d'identifier les améliorations possibles et d'adapter le plan canicule sur la base de l'expérience acquise sur le terrain.

Je veillerai donc à ce que ce rapport soit également analysé par mes équipes. Notre priorité reste claire: garantir la sécurité des voyageurs et du personnel tout en assurant, dans la mesure du possible, la continuité du service public ferroviaire.

12.05 Dimitri Legasse (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse complète, les pourcentages que vous avez cités, ainsi que les explications relativement précises quant aux suppressions de trains, aux différents seuils de température, au plan canicule et à la méthodologie appliquée.

Convenons toutefois que le fait que seuls 80 % des trains soient équipés d'un système de climatisation demeure insuffisant au regard des épisodes de chaleur annoncés pour les années à venir. Par ailleurs, même si la proportion de trains supprimés, soit 2,6 % – je ne sais pas si nous parlons des mêmes chiffres et s'ils sont comparables –, peut sembler relativement limitée, il n'en reste pas moins que, entre ces deux chiffres, un cinquième des navetteurs ont voyagé dans des trains surchauffés et n'ont pas nécessairement eu l'occasion de bénéficier des points d'eau auxquels vous avez fait référence. En effet, manifestement, des difficultés ont été rencontrées, non seulement par les navetteurs, mais aussi par les travailleurs de la SNCB.

Qu'un outil de planification permette aux voyageurs de vérifier si leur train est climatisé ou non est certes sympathique, mais cela ne suffit pas. Les navetteurs n'ont pas toujours le choix. Planification ou non, suppression ou non, ils doivent se rendre sur leur lieu de travail, à Bruxelles ou ailleurs, et certains sont dans des trains surchauffés.

Je vous invite donc vraiment à analyser – comme vous le disiez à l'instant – l'évaluation qui sera faite, et à proposer, ou en tout cas à suggérer d'autres choses en termes d'action, que ce soit pour les navetteurs, ou pour les travailleurs d'ailleurs, parce que des périodes de canicule et des vagues de chaleur sont encore annoncées et nous devons les vivre.

Je vous remercie.

12.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw uitgebreide antwoord. Het is begrijpelijk dat er preventieve maatregelen worden genomen. Veiligheid moet sowieso vooropstaan. De communicatie blijft dan wel heel belangrijk. U hebt de hele procedure zeer duidelijk uitgelegd en toegelicht. Op papier is dat allemaal heel logisch en heel duidelijk, maar in de praktijk wordt het niet altijd zo uitgevoerd. Vaak komen dan toch weer diezelfde lijnen terug, om de Noorderkempen maar niet te noemen. Pas als de reizigers op het perron staan, worden ze ingelicht dat hun trein wordt afgelast, terwijl zij zich hebben voorbereid en thuis hebben gekeken of de trein al dan niet zou rijden. Het heeft niet altijd te maken met incidenten op het laatste moment. Dat er maatregelen worden getroffen, is begrijpelijk, maar de communicatie mag niet zo laattijdig gebeuren. Het is jammer dat dat op die zeer warme dagen soms toch te wensen overlaat.

12.07 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci pour vos éléments de réponse. Je vous entends parler de plan canicule, de procédures et de mesures de sensibilisation, mais les témoignages qui nous reviennent des travailleurs et usagers montrent que, véritablement, sur le terrain, cela ne fonctionne pas vraiment. Pour vous donner une meilleure vue: dans un train sans clim, la température est plus élevée que la température extérieure. Je vous le confirme car, lorsque j'étais accompagnatrice de train, j'avais pris un jour un thermomètre au travail pour pouvoir prendre la température à l'intérieur de mon train sans clim. Il faisait, à ce moment-là, 38° dehors et 45° à l'intérieur. C'est donc énorme, et il faut en être conscient. Les voyageurs aussi se trouvent dans cette chaleur. C'est pratiquement pareil pour les ateliers.

Concernant les fontaines à eau en gare dont vous parlez, toutes les gares n'en sont pas équipées! Chaque été, les mêmes problèmes reviennent, et les vagues de chaleur ne sont plus des événements exceptionnels, mais deviennent la norme. Je m'adresse donc aussi à vous en tant que ministre du Climat: les vagues de chaleur extrêmes font craquer les infrastructures ferroviaires. Sans investissements aujourd'hui, il y aura encore davantage de trains supprimés demain. C'est ce qui risque de se produire avec vos économies dans le rail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12.08 Dimitri Legasse (PS): Je voulais faire juste une remarque. Je n'ai pas voulu la faire avant la question, mais Mme Gielis avait une question qui s'apparentait aux questions que nous venons de poser. Elle n'était pas jointe. C'est dommage. Sa question, certes, concernait la vague de chaleur, mais précisait en camping, si je ne m'abuse. Ça doit être la question n° 56016950C.

Le **président:** J'ai bien noté la remarque.

13 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verspreiding van campagnemateriaal in en rond spoorweginfrastructuur" (56017448C)

13 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diffusion de matériel de campagne dans et aux abords d'infrastructures ferroviaires" (56017448C)

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

Mijnheer de minister,

Op de website van No ICE in Belgium staat te lezen dat in de nacht van 14 op 15 juni bijna 300 burgers hebben deelgenomen aan een grootschalige affichecampagne tegen het wetsvoorstel rond woonstbetredingen.

Volgens de organisatie werden in totaal meer dan 1.500 affiches aangebracht in verschillende steden, onder meer in metrostations, bushaltes, in de buurt van treinstations en in openbare ruimtes. Daarnaast zouden ook 15.000 deurhangers zijn verspreid in het openbaar vervoer.

Het ging dus om een actie tegen een wetsvoorstel, waarbij campagnemateriaal werd aangebracht of

verspreid in of rond infrastructuur van openbare of autonome overheidsbedrijven, waaronder stations, haltes of voertuigen van het openbaar vervoer.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Bent u op de hoogte van deze actie en wat is uw reactie hierop?

Welke regels gelden vandaag voor het aanbrengen of verspreiden van politiek of activistisch campagnemateriaal in stations, treinen en andere spoorweginfrastructuur?

Werd aan treinbegeleiders, stationspersoneel, Securail of andere betrokken diensten duidelijk meegedeeld hoe zij met dergelijk materiaal moeten omgaan wanneer zij dit aantreffen?

Wordt campagnemateriaal dat zonder toelating wordt aangebracht of verspreid systematisch verwijderd uit stations, treinen en andere spoorweginfrastructuur?

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, ik heb inderdaad kennisgenomen van de informatie die hierover werd verspreid.

Ik ben een groot voorstander van de vrijheid van meningsuiting. U weet dat dit een fundamentele pijler van onze democratie is. Die vrijheid gaat echter gepaard met het respect voor de regels die voor iedereen gelden. In een rechtsstaat moet iedereen zijn mening kunnen uiten, maar dat betekent niet dat openbare eigendommen zonder toestemming kunnen worden gebruikt of ingenomen.

Los van het inhoudelijke debat, wil ik erop wijzen dat het verwijderen van deze affiches en het herstellen van de situatie personeels- en financiële middelen heeft gevegd, die uiteindelijk door de gemeenschap worden gedragen. Ik zal daarom bij de NMBS navragen hoeveel personeelsleden voor deze opruimingswerken moesten worden ingezet en welke kosten daarmee gepaard gingen. Daarnaast zal ik navragen of de daders konden worden geïdentificeerd en, als dat het geval is, of er stappen werden ondernomen om de gemaakte kosten te verhalen. Als de betrokkenen niet konden worden geïdentificeerd, zal ik informeren welke verdere stappen werden gezet en of de feiten aan het parket werden gemeld.

In algemene zin wil ik eraan herinneren dat de NMBS regelmatig wordt benaderd door organisaties en initiatieven. Om een gelijke en onpartijdige behandeling van dergelijke aanvragen te waarborgen, hanteert de NMBS een duidelijke en strikte gedragslijn. Haar infrastructuur, ruimtes en communicatiekanalen worden a priori niet ter beschikking gesteld voor de verspreiding van politieke, activistische of andere externe campagnematerialen.

In dat kader is het niet toegestaan om zonder voorafgaande toelating affiches, stickers, flyers, deurhangers of andere communicatiedragers aan te brengen of te verspreiden in stations, op perrons, in treinen of in andere spoorweginfrastructuur die onder de verantwoordelijkheid van de NMBS valt. Die regel geldt op algemene wijze en onafhankelijk van de inhoud van de betrokken boodschappen, de nagestreefde doelstellingen of de organisatie die de actie voert. Het gaat om het verzekeren van een neutraal, veilig, ordelijk en correct gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de communicatiekanalen van de NMBS.

Wanneer medewerkers van de NMBS, treinbegeleiders, stationspersoneel, Securail of andere betrokken diensten dergelijke materialen aantreffen, worden die behandeld volgens de geldende regels en procedures voor het beheer van de stationsomgeving en de reizigersruimten. Materiaal dat zonder toelating werd aangebracht of verspreid, wordt verwijderd.

De opvolging gebeurt op basis van de vaststellingen op het terrein, de aard en de omvang van de situatie, de veiligheid en de operationele prioriteit. De NMBS kan vanzelfsprekend niet op elke locatie van het spoordomein permanent een medewerker plaatsen om dat te controleren.

Tot slot wil ik er nogmaals op wijzen dat de spoorweginfrastructuur bedoeld is om alle reizigers te ontvangen in een veilige, toegankelijke, propere en neutrale omgeving. Die neutraliteit is een essentiële voorwaarde voor het vertrouwen dat burgers in de openbare dienst stellen. De NMBS ziet er dan ook op toe dat de geldende regels worden toegepast en dat de interne procedures worden nageleefd, zodat de infrastructuur in de eerste plaats ten dienste blijft staan van de reizigers en het algemeen belang, zonder onderscheid naar mening of overtuiging. U hebt het begrepen, ik zal die zaak zeker grondig opvolgen.

13.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Het is positief dat u die kwestie blijft opvolgen, want dat is van groot belang.

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

14 Samengevoegde vragen van

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De kusttreinen tijdens warme zomerweekends" (56017449C)
- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "Het geweld in onze stations en binnen het spoorgebeuren" (56017469C)

14 Questions jointes de

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "Les trains vers le littoral durant les chauds week-ends d'été" (56017449C)
- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "La violence dans nos gares et sur le rail" (56017469C)

14.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de warme zomermaanden trekken traditioneel heel wat reizigers met de trein naar de kust. Dat is zeer positief. De trein kan op die dagen een belangrijk alternatief zijn voor de wagen en helpt natuurlijk te voorkomen dat de wegen naar de kust volledig dichtslibben.

Tegelijk zorgt de grote reizigersdrukte voor heel wat uitdagingen. De NMBS voorziet in de zomer in extra treinen, maar op piekmomenten blijven de treinen en stations vaak bijzonder druk. Reizigers krijgen dan ook de boodschap om de drukste momenten te vermijden, maar in de praktijk is dat niet altijd mogelijk.

Daar komt nog een veiligheidsdimensie bij. We weten allemaal dat er tijdens drukke zomerdagen in het verleden ook incidenten hebben plaatsgevonden met amokmakers op de treinen naar de kust en in de kuststations. Zulke incidenten zijn niet representatief voor de overgrote meerderheid van de reizigers, maar ze kunnen wel een grote impact hebben op het veiligheidsgevoel van de reizigers en het treinpersoneel.

Mijnheer de minister, welke voorbereidingen treft de NMBS samen met Infrabel, Securail, de spoorwepolitie en de lokale besturen aan de kust voor de warme zomerweekends en zomermaanden waarin een grote toestroom naar de kust wordt verwacht?

Op basis van welke criteria beslist de NMBS om extra kusttreinen in te leggen? Wordt daarbij gekeken naar de weersvoorspellingen en de verwachte reizigersaantallen, of ook naar de ervaringen uit het verleden met overvolle treinen?

Welke afspraken bestaan er vandaag over de inzet van Securail en de spoorwepolitie op de kusttreinen en in de belangrijkste vertrek- en aankomststations tijdens de piekmomenten?

Werd de aanpak na eerdere incidenten met amokmakers op de kusttreinen geëvalueerd en, zo ja, welke lessen werden daaruit getrokken? Welke bijkomende maatregelen worden vandaag toegepast?

Op welke manier wordt het treinpersoneel ondersteund wanneer het tijdens de drukke kustweekends wordt geconfronteerd met overlast, agressie en groepen die de orde verstoren?

Zijn er duidelijke scenario's uitgewerkt voor het geval een trein overvol raakt en er onderweg incidenten ontstaan, of wanneer een kuststation tijdelijk te druk wordt? Wie neemt in die situaties de operationele leiding?

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

Recent vielen er meerdere agressie-incidenten jegens Securail-agenten te betreuren in verschillende stations in ons land. De ervaringen van de voorbije jaren leren ons ook dat tijdens de zomervakantie

ook op regelmatige basis incidenten plaatsvinden met jongeren die gebruik maken van de trein om zich te verplaatsen richting recreatieparken, de kust of andere bestemmingen.

Kan de minister duiden welke preventieve maatregelen genomen werden om mogelijke incidenten te voorkomen?

Welke bijzondere maatregelen werden er genomen om het personeel van de NMBS bijkomend te beschermen?

14.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, mijnheer Troosters, de Kamer heeft op 16 juni 2026 een hoorzitting georganiseerd over de veiligheid binnen het spoorwegdomein. De vraag over de bescherming van Securailagenten, de bredere problematiek van de agressie tegen spoorwegpersoneel en de samenwerking met de politiediensten kwamen daar eveneens aan bod.

Voor mij en voor de NMBS is de veiligheid van reizigers en personeelsleden een absolute prioriteit. Elke vorm van agressie is onaanvaardbaar en moet ernstig worden aangepakt. Tegelijk blijft veiligheid in en rond stations een gedeelde verantwoordelijkheid. Politiediensten, justitie, lokale overheden en de NMBS hebben elk een duidelijk afgebakende rol.

Binnen het spoorwegdomein nemen Securail en het beëdigde personeel een verantwoordelijkheid op in nauwe samenwerking met de bevoegde politiediensten.

De NMBS bereidt de zomerperiode elk jaar vooraf en op een gestructureerde manier voor, zowel op het vlak van het vervoersaanbod als van de operationele en veiligheidsorganisatie. De kust blijft daarbij een belangrijke bestemming, zeker tijdens warme weekends en vakantieperiodes.

De voorbije jaren bevestigen dat vrijetijdsverplaatsingen per trein aan belang winnen. In de voorbije zomer kozen 3 % meer reizigers voor de trein voor uitstapjes in België dan in dezelfde periode een jaar eerder.

Om op die groeiende populariteit in te spelen en het treinverkeer naar toeristische en recreatieve bestemmingen nog aantrekkelijker te maken, past de NMBS haar aanbod in juli en augustus aan.

Tegelijk volgt de NMBS de situatie op het spoorwegnet permanent en proactief op, in het bijzonder op verbindingen naar recreatiedomeinen, kuststations en andere bestemmingen waar bij mooi weer een verhoogde reizigersstroom kan worden verwacht. Op die manier kan tijdig worden geïnformeerd en indien nodig worden bijgestuurd.

Via de ingelegde communicatielijn tussen het *Security Operations Center* van de NMBS en de communicatie- en informatiecentra van de politiediensten wordt de verplaatsing van reizigers met risicogedrag in treinen en stations prioritair opgevolgd en waar nodig gemeld. Die opvolging geldt zowel voor de heenreis als voor de terugkeer van reizigers van het recreatiedomein naar het station en de trein.

Beschikbare Securailploegen worden bovendien gericht ingezet, zodat ze zo doeltreffend mogelijk kunnen bijdragen aan een veilig verloop van de verplaatsingen.

De NMBS monitort de veiligheidssituatie dagelijks en past haar operationele aanpak aan in functie van de vaststellingen op het terrein.

Wat betreft de bescherming van het personeel, de NMBS blijft inzetten op preventie, gerichte aanwezigheid op het terrein, snelle informatiedeling en samenwerking met de politiediensten. Securailagenten worden per regio ingezet en hun aanwezigheid wordt dagelijks bijgestuurd op basis van geregistreerde incidenten, meldingen en operationele prioriteiten. Zo kunnen patrouilles gericht worden georiënteerd naar gevoelige punten en risicovolle lijnen.

Bij incidenten kan Securail tussenkomen binnen zijn bevoegdheden en wordt, waar nodig, de politie ingeschakeld. Camerabewaking in stations ondersteunt daarnaast de preventie, de opvolging van incidenten en de samenwerking met de bevoegde overheden. Parallel daarmee werkt de NMBS verder aan een geïntegreerd veiligheidsbeleid. Daarbij gaat het onder meer om de gerichte inzet van Securail, de versterking van de samenwerking met de politiediensten, de modernisering van het technologische

instrument van het *Security Operations Center* en de voorbereiding van de inzet van bodycams voor de personeelsleden die het meest aan agressie worden blootgesteld.

Wat betreft de inzet van de spoorwegpolitie, de concrete politiecapaciteit behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. De NMBS werkt op het terrein samen met de bevoegde politiediensten en blijft binnen haar eigen opdracht bijdragen aan een geïntegreerde veiligheidsaanpak. Wanneer een situatie escaleert of een politionele bijstaan noodzakelijk is, moet die ondersteuning beschikbaar zijn.

Ik blijf de situatie tijdens de zomermaanden nauwgezet opvolgen en blijf in overleg met de NMBS, de politiediensten en de betrokken gemeenten alle nodige maatregelen nemen om de veiligheid van de reizigers en de personeelsleden zo goed mogelijk te waarborgen.

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

14.05 Frank Troosters (VB): Ook ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

15 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid aan overwegen en de mogelijke technische risico's voor landbouwvoertuigen" (56017566C)

15 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité aux passages à niveau et les risques techniques pour les véhicules agricoles" (56017566C)

15.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, onlangs gebeurde in Hasselt een zware aanrijding tussen een trein en een tractor. Volgens de berichtgeving viel de tractor stil op de sporen. De bestuurder probeerde het voertuig nog te starten, maar kon gelukkig tijdig uitstappen. De trein reed echter in op het voertuig, ontspoorde en het treinverkeer tussen Hasselt en Diest werd daarbij zwaar verstoord. Gelukkig vielen er geen gewonden.

Uiteraard moeten het gerechtelijk en het technisch onderzoek hun werk doen, maar dit ongeval roept opnieuw vragen op over de veiligheid aan overwegen, zeker wanneer zware voertuigen met veel elektronica betrokken zijn. In de nasleep van het ongeval werd ook de vraag opgeworpen of elektromagnetische beïnvloeding of hoogspanningsinstallaties in de buurt van spooroverwegen in uitzonderlijke gevallen een rol kunnen spelen bij elektronische storingen van voertuigen. Vandaar mijn vragen.

Wordt onderzocht waarom deze tractor is stilgevallen? Wordt daarbij ook nagegaan of er een mogelijke interactie is geweest tussen de spoorinfrastructuur, de bovenleidingen, de elektrische installaties of elektromagnetische velden en de elektronica van het voertuig?

Bestaan er bij Infrabel richtlijnen of technische analyses over mogelijke elektromagnetische beïnvloeding? Zijn er in het verleden gelijkaardige meldingen geweest van voertuigen die zijn stilgevallen of elektronische storingen vertoonden?

Hoe wordt bij ongevallen aan overwegen structureel onderzocht of naast menselijk gedrag ook technische factoren een rol hebben gespeeld?

Alvast dank voor uw antwoord.

15.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, ik wil allereerst nogmaals benadrukken dat het ongeval dat onlangs in Hasselt is gebeurd, een ernstige gebeurtenis is die eens te meer aantoonde hoe belangrijk de veiligheid aan spoorwegovergangen blijft voor alle betrokkenen in de spoorwegsector.

In dit stadium lijkt het mij van essentieel belang om terughoudend te zijn. Er lopen momenteel een gerechtelijk en een technisch onderzoek. Het zou noch gepast, noch verantwoord zijn om nu al conclusies te trekken of bepaalde hypothesen te bevoordelen voordat de bevoegde autoriteiten alle

feiten hebben kunnen vaststellen.

Er doen momenteel bovendien berichten de ronde die nog door het onderzoek moeten worden bevestigd, namelijk dat de bestuurder van de betrokken tractor mogelijk niet over het vereiste rijbewijs beschikte.

Het is echter aan de onderzoekers om deze elementen te verifiëren en de draagwijdte ervan te beoordelen. Daarom is het belangrijk om hen de tijd en de ruimte te geven om hun werk op onafhankelijke, grondige en objectieve wijze uit te voeren, zodat de omstandigheden van dit ongeval nauwkeurig kunnen worden vastgesteld. Dit neemt uiteraard niet weg dat alle relevante elementen in het kader van dit onderzoek worden onderzocht en dat de spoorwegbeheerder volledig met de bevoegde autoriteiten samenwerkt door alle benodigde technische gegevens ter beschikking te stellen.

Het is op dit moment voorbarig om een uitspraak te doen over de exacte omstandigheden die ertoe hebben geleid dat het voertuig op de overweg tot stilstand is gekomen. De oorzaak van het ongeval maakt momenteel het voorwerp uit van het onderzoek, zoals gezegd, dat wordt gevoerd door de politiediensten en de bevoegde autoriteiten. Infrabel verleent haar volledige medewerking aan dit onderzoek binnen de grenzen van haar bevoegdheden en stelt de relevante technische gegevens met betrekking tot haar installaties ter beschikking.

De vraag naar een mogelijk elektromagnetische beïnvloeding van wegvoertuigen door spoorweginstallaties werd in het verleden al sporadisch opgeworpen naar aanleiding van bepaalde incidenten. De technische analyses die in dat kader werden uitgevoerd, hebben evenwel niet toegelaten een oorzakelijk verband vast te stellen tussen de spoorweginstallaties en de vermeende storing van de betrokken voertuigen. Voor zover Infrabel bekend is, werd een dergelijk geval tot op heden nooit aangetoond. De spoorweginstallaties worden bovendien ontworpen en uitgebouwd, overeenkomstig de toepasselijke vereisten inzake de elektromagnetische compatibiliteit.

Infrabel beschikt niet over statistieken over meldingen van voertuigen die zouden zijn stilgevallen of elektronische storingen zouden hebben vertoond op of in de onmiddellijke nabijheid van een spooroverweg. Dergelijke gebeurtenissen worden niet afzonderlijk geregistreerd, wanneer ze niet leiden tot een incident of ongeval. Bij ongevallen aan spooroverwegen onderzoekt Infrabel steeds de technische aspecten van de eigen installaties. Daarbij wordt nagegaan of de overweginstallatie en de spoorweginfrastructuur correct hebben gefunctioneerd. Het onderzoek heeft tot doel eventuele technische factoren bij Infrabel te identificeren, naast andere mogelijke oorzaken van het ongeval.

Afgezien van de specifieke omstandigheden van dit ongeval wil ik benadrukken dat de veiligheid aan spoorwegovergangen een absolute prioriteit is voor de regering, voor Infrabel en voor alle spoorwegmaatschappijen. Elk incident of ongeval krijgt bijzondere aandacht en wordt grondig geanalyseerd om te bepalen welke lessen hieruit kunnen worden getrokken om het veiligheidsniveau nog verder te verbeteren. Vanuit die gedachte wordt voortdurend geïnvesteerd in infrastructuur, veiligheidsvoorzieningen, nieuwe technologieën en bewustmakingscampagnes.

Mijn doel blijft duidelijk, het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen zo veel mogelijk terugdringen en de veiligheid van reizigers, spoorwegpersoneel en alle weggebruikers waarborgen.

Elk ongeval is er één te veel. De veiligheid op het spoor moet een voortdurende prioriteit blijven waar alle betrokken partijen zich voor inzetten.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les délais des procédures d'irrégularité et de réclamation à la SNCB" (56017599C)

16 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De termijnen van de onregelmatigheids- en klachtenprocedure bij de NMBS" (56017599C)

16.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, aujourd'hui, avec les nouvelles règles, lorsqu'un voyageur n'a pas pu acheter son billet pour des raisons légitimes – par exemple parce que l'application ne fonctionne pas ou qu'il n'y a pas de réseau – et qu'il est contrôlé à bord, il dispose de 14 jours pour se mettre en règle.

En revanche, lorsqu'un voyageur conteste la décision de l'accompagnateur et qu'il introduit une réclamation, le service clientèle annonce un délai de réponse pouvant aller jusqu'à 30 jours.

Le problème est évident: si le voyageur estime être dans son bon droit et attend la réponse à sa réclamation avant de payer, il dépasse le délai de 14 jours et bascule dans une procédure d'irrégularité, avec des frais supplémentaires à la clé.

Ne trouvez-vous pas cette situation profondément incohérente? Comment un voyageur peut-il exercer sereinement son droit de contestation si le simple fait d'attendre la réponse de la SNCB l'expose à une majoration des frais? N'est-il pas logique de suspendre les délais de paiement tant que la réclamation est en cours d'examen? Qu'allez-vous faire en ce sens? Enfin, vous expliquiez plus tôt que vous aviez demandé une étude à la SNCB sur l'impact de la fin de la vente de tickets à bord et sur les risques d'agression. Je trouve qu'il aurait été préférable de faire cela avant l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles. Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles?

16.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, permettez-moi d'abord de clarifier la procédure afin d'éviter la diffusion d'informations inexactes pouvant se trouver dans votre question.

Lorsqu'un voyageur n'a pas pu acheter son titre de transport pour un motif légitime et qu'il fait l'objet d'un contrôle à bord, il dispose effectivement d'un délai de 14 jours pour régulariser sa situation. Lorsqu'une demande de régularisation est introduite, celle-ci est encodée dans les deux jours ouvrables. Cet engrenage entraîne immédiatement la suspension de la procédure de recouvrement, et ce jusqu'à ce qu'une décision soit prise quant à la demande. Le voyageur en est informé par un courriel automatique. Le délai de 30 jours que vous mentionnez correspond au délai maximal de traitement de la demande de régularisation. Il ne s'agit donc pas d'un délai de paiement ou de recouvrement.

Je pense que cette précision était utile.

En d'autres termes, les délais de 14 jours et de 30 jours concernent deux procédures distinctes qui s'articulent entre elles. Dès qu'une demande de régularisation est introduite, les démarches de recouvrement sont suspendues jusqu'à ce qu'une décision soit prise. La situation que vous décrivez ne peut donc pas se produire en pratique, de sorte qu'aucune mesure complémentaire ne me paraît nécessaire à ce stade. Comme je l'ai indiqué, j'attendrai l'évaluation de l'ensemble du processus, que j'ai demandée.

16.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, j'entends bien votre réponse ainsi que les clarifications apportées. Mais convenez que la logique n'est pas bonne. Le changement de philosophie désormais appliqué par la SNCB, qui demeure à ce jour un service public, pose question.

Je rappelle que mettre fin à la vente de titres de transport à bord des trains, appliquer plus systématiquement des amendes et prévoir des délais de régularisation plus courts que les délais de contestation place l'utilisateur dans une situation délicate et renforce la méfiance à l'égard des accompagnateurs de train.

Au final, tout le monde est perdant: l'utilisateur, le cheminot et le service public dans son ensemble. Pourtant, plus que jamais nous avons besoin d'encourager nos concitoyens à opter pour des modes de transport durables.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het negatieve advies over de toegangspoortjes in treinstations" (56017647C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het negatieve advies over het plaatsen van toegangspoortjes" (56017683C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Toegangspoortjes in stations" (56018036C)

17 **Questions jointes de**

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avis négatif portant sur les portiques d'accès dans les gares ferroviaires" (56017647C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avis défavorable à l'installation de portiques d'accès" (56017683C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "D'éventuels portiques d'accès dans les gares" (56018036C)

17.01 **Oskar Seuntjens** (Vooruit): Minister, nadat we het bij de start van onze vragensessie al hadden over de strijd tegen zwartrijden via het ticketbeleid, wil ik het nu hebben over de installatie van toegangspoortjes, een belofte uit het regeerakkoord.

Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) bracht in dat verband een zeer negatief advies op basis van een achttal bezwaren. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen fundamentele en praktische opmerkingen. De fundamentele opmerkingen hebben onder meer betrekking op een mogelijk lager veiligheidsgevoel en op het belang van het station als ontmoetingsplek. Het comité merkt ook op dat de poortjes zwartrijden niet noodzakelijk tegengaan, want iemand kan nog steeds door meeglipgedrag samen met een andere reiziger door een poortje gaan. In Nederland bleek alvast dat de methode niet waterdicht was, ook al was het aantal zwartrijders wel gehalveerd. Dat vond ik niet zozeer het sterkste argument.

Het comité verwijst ook naar praktische bezwaren. Winkels zouden minder bereikbaar kunnen worden en reizigers die moeten overstappen, zouden door de poortjes onvoldoende tijd kunnen hebben. Ook voor reizigers die een fiets meenemen, kunnen er problemen ontstaan. Ik herinner u eraan dat we hier een resolutie hebben goedgekeurd om het gecombineerde gebruik van fiets en trein te bevorderen. Zullen die poortjes dat bemoeilijken?

Kort samengevat, het advies is negatief. Hoe reageert u daar als minister op? Moeten er alternatieven worden onderzocht, voordat de poortjes worden ingevoerd? Mocht u toch uw plan om poortjes te installeren, doorzetten, hoe zult u dan op enkele kritische punten reageren, bijvoorbeeld wat het fietsgebruik betreft? Hoe kunt u er bovendien voor zorgen dat bepaalde stations ontmoetingsplekken blijven, in plaats van volledig afgebakende zones?

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

Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RCVT) leverde op eigen initiatief een negatief advies af over het plaatsen van toegangspoortjes in onze stations. Volgens de experts van het RCVT zou het plaatsen van toegangspoortjes maar weinig voordeel opleveren.

In zijn antwoord op mijn plenaire vraag van 2 juli hierover gaf de minister aan door te zullen gaan met het eerder aangekondigde proefproject voor het plaatsen van toegangspoortjes in vijf stations.

Heeft de minister intussen inzage gehad van het integrale advies van het RCVT?

Zo ja: is hij bereid dit advies te delen met de leden van de Kamercommissie Mobiliteit?

Bestaat er binnen de regering eensgezindheid om het eerder aangekondigde proefproject van de toegangspoortjes uit te rollen?

Kan de minister duiden welke de voorziene budgetten zijn voor het uitvoeren van het proefproject van

de toegangspoortjes in onze stations?

17.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bracht een zeer negatief advies uit, met acht concrete punten, maar evengoed met de oproep om het geld voor de toegangspoortjes te gebruiken voor een betere dienstverlening van de NMBS met meer treinen. Die oproep hoorden we trouwens ook van de NMBS zelf tijdens een van onze hoorzittingen. De NMBS gelooft inderdaad niet in toegangspoortjes, noemt ze onrendabel en argumenteert dat ze liever het geld gebruikt om tegemoet te komen aan de talrijke andere uitdagingen, zoals een betere dienstverlening aan de treinreizigers. Dat alles moet u er toch toe aanzetten om uw voornemen om in 18 stations toegangspoortjes te plaatsen, nog eens tegen het licht te houden?

Mijnheer de minister, hoe kijkt u naar het advies? Hoever staat het met de studie, die een heruitgave is van de studie van 2023? Toen al werd geconcludeerd dat de installatie van toegangspoortjes geen verstandige keuze is en dat de kosten ervan niet tegen de baten opwegen.

Hoe wordt er omgegaan met het advies? Zult u een antwoord geven? Zal de raad van bestuur van de NMBS dat doen?

Wordt de specifieke kosten-batenoefening gemaakt worden, zodat we 100 % zeker zijn dat het geïnvesteerde geld niet te veel nadelen oplevert?

Collega Seuntjens noemde praktische bezwaren, maar het zijn wel fundamentele bezwaren, want de treinreiziger moet wel met zijn fiets of in de rolstoel het perron op kunnen. Wie naar de winkel wil gaan, moet dat in het station kunnen doen. Voor wie wil doorsteken via het station, moet dat vlot en gemakkelijk blijven. Het station moet ook een ontmoetingsplek zijn.

Kortom, hoe gaat u met het negatieve advies om, mijnheer de minister?

17.04 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, ik kan inhoudelijk enkel het antwoord herhalen dat ik u in de plenaire vergadering heb gegeven. De studie van de NMBS over de installatie van toegangspoortjes is nog niet volledig afgerond. Ze zal eerst worden besproken in de beheersorganen van de NMBS en vervolgens met de bevoegde overheid. Het spreekt dan ook voor zich dat ik niet zal nalaten om naar de commissie terug te komen, zodra de studie is afgerond en gevalideerd, zodat ik de conclusies uitgebreid kan toelichten en met u kan bespreken.

Tot slot wil ik erop wijzen dat het advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers beschikbaar is op de website van het comité. Ik hoop dat de NMBS in haar studie daarop antwoordt.

17.05 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben hier lang blijven zitten in de hoop om toch iets meer informatie te krijgen. Ik heb echter geleerd dat geduld een schone zaak is. We zullen dus elkaar opnieuw spreken over het onderwerp.

17.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik hoor uw antwoord graag. Ik heb u daar inderdaad over bevraagd. Eigenlijk dacht ik dat het onderwerp na de plenaire vraagstelling niet onmiddellijk meer aan de orde was. Toen zag ik er echter een vraag van een van de coalitiepartijen erover binnenkomen, waarbij men wat men ter zake in het regeerakkoord overeengekomen was, weer ter discussie stelde. Ik vroeg me dan ook af of er daarover dan in de regering geen eensgezindheid is. Ik hoor heel graag van u dat u wilt doorzetten.

Ik ga zeker de website consulteren, net zoals de studie. Ik wist niet dat ze daar beschikbaar was en had ze nog niet gelezen. Ik hoop dat u doorzet. Het is een zeer nuttige maatregel waarover ook het NMBS-personeel heel enthousiast is. De praktische bezwaren in die studie, zoals waar en hoe de poortjes geïnstalleerd moeten worden, kunnen allemaal bekeken worden. Ik kijk uit naar het vervolg en hoop dat u zich absoluut niet laat beïnvloeden door uw partners in de regering die daar negatief tegenover staan. Mijn fractie en ikzelf steunen u hierin volledig.

17.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, mijn betoog gaat in omgekeerde richting en ik ben ook wat minder geduldig. Ik had een grondiger antwoord verwacht, vooral omdat ik in de pers reacties heb gelezen die volgens mij verder gingen dan wat u hebt geantwoord in de plenaire vergadering.

Belangrijker is dat er al een studie is geweest, waaruit bleek dat het vanuit het uitgangspunt van de kosten en de baten geen goede maatregel is om poortjes te plaatsen. We hebben de NMBS dat ook al in onze commissie horen bevestigen. Zij riep zelfs op om die middelen te besteden aan zaken die veel meer opleveren voor de dienstverlening aan de reizigers.

Komt daar nu nog bij dat het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, dat de belangen van de treinreiziger centraal stelt, er aan de hand van acht concrete kritieken waarom poortjes voor de treinreiziger nadelig zijn, eveneens op aandringt om de centen wijs te besteden en ervoor te zorgen dat vooral de dienstverlening erop vooruit gaat.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u zich laat leiden door de resultaten van de studie bij de uittekening van uw beleid en dat, als de studie vernietigend is voor de toegangspoortjes, er in de regering de souplesse bestaat om terug te komen op het voornemen om alvast in achttien stations toegangspoortjes te installeren argumenterend dat voldoende studiewerk heeft aangetoond dat het geen goede maatregel betreft en dat bovendien noch de treinreiziger noch de NMBS vragende partij is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'adaptation budgétaire à consentir pour la SNCB" (56017769C)

18 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De begrotingsaanpassing voor de NMBS" (56017769C)

18.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, *Le Vif* rapporte dernièrement que le contexte concurrentiel et budgétaire vous amène à adapter certains paramètres de gestion de la SNCB, laquelle opère sous un contrat de service public conclu avec l'État fédéral, comme on le sait, et doit se préparer à l'ouverture progressive du marché ferroviaire européen, à la concurrence prévue dans le quatrième paquet ferroviaire, selon le règlement 2016/2338. Ce contexte s'accompagne d'exigences accrues en matière de ponctualité et de qualité de service, régulièrement pointées comme insuffisantes par les usagers, en particulier sur les dessertes bruxelloises.

Voici mes questions, elles sont toutes simples. Concrètement, quelles sont les adaptations budgétaires envisagées pour la SNCB? Est-ce que ces adaptations auront un impact sur la desserte bruxelloise, notamment le RER, ou sur les investissements destinés à améliorer la ponctualité? Quel est l'état de préparation de la SNCB à l'ouverture à la concurrence prévue par le quatrième paquet ferroviaire européen, et selon quel calendrier? Je vous remercie.

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue. Les mesures d'économie décidées par le gouvernement à charge de la SNCB sont de 45,5 millions d'euros en 2025, 60 millions d'euros en 2026, 75 millions d'euros en 2027, 90 millions d'euros en 2028 et 150 millions d'euros en 2029. Comme je l'ai déjà signalé, les modalités d'application de ces économies ont été discutées en concertation avec les entreprises pour évaluer la manière la plus efficiente d'atteindre l'objectif budgétaire sans pénaliser les voyageurs en veillant au bien-être des travailleurs, en maintenant un niveau approprié d'investissement et en garantissant la sécurité.

Les objectifs stratégiques de mobilité, de sécurité et environnementaux fixés par les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel ne sont aucunement remis en cause. Le financement tant des moyens opérationnels que des investissements, reste garanti. Il n'y a donc pas d'impact sur le réseau ferroviaire, y compris en ce qui concerne Bruxelles. Les adaptations du calendrier de la mise en œuvre de certaines nouvelles dessertes et de la réalisation de certains investissements ont été causées par des contraintes opérationnelles ou de livraison. Ces adaptations inévitables contribuent à la réalisation des économies, mais n'en sont pas la conséquence.

Enfin, comme vous le mentionnez, une réorganisation du secteur du transport intérieur de voyageurs en Belgique est nécessaire après 2032, soit après la fin d'actuels contrats de gestion de la SNCB. Notre objectif est d'encadrer cette ouverture afin de maintenir et même d'améliorer la qualité de l'offre ferroviaire. Les modalités et l'agenda de cette réorganisation sont actuellement en discussion au sein

du gouvernement.

18.03 François De Smet (DéFI): Je remercie simplement le ministre pour sa réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18.04 Irina De Knop (Anders.): Ik wens dat mijn vraag nr. 56017892C schriftelijk wordt behandeld.

De **voorzitter**: Prima, zo zal geschieden.

19 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vervoersplan 2026-2029 en de opmerkingen van het Raadgevend Comité voor de treinreizigers" (56017910C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het rapport van het Raadgevend Comité voor de treinreizigers (RCVT)" (56018020C)

19 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan de transport 2026-2029: observations du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires" (56017910C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rapport du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF)" (56018020C)

19.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de flexibiliteit. U hebt samen met de ministerraad begin juni 2026 een eerste ontwerp van het nieuwe NMBS-vervoersplan 2026-2029 goedgekeurd.

Wij hebben begrepen dat het totale aanbod over drie jaar met 3 % zou moeten groeien. Daarbij komt een uitbreiding van ongeveer 5 % die al werd gerealiseerd in het vorige vervoersplan. De ambitie uit het openbare dienstencontract blijft om tegen 2032 ongeveer 10 % meer treinverkeer aan te bieden dan in 2023.

Wij vernemen nu dat het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers het ontwerp te beperkt acht om een structurele doorbraak naar een volledig gecadanceerd, robuust en reizigersgericht spoornet te realiseren. Het erkent de coherentie van het plan binnen het financiële kader, maar beschouwt het duidelijk als een te beperkte optimalisatie van het bestaande netwerk. Volgens het Comité blijven belangrijke doelstellingen onvoldoende concreet. Het vraagt een hogere frequentie op hoofdassen, een betere amplitude in de vroege en late uren, betere aansluitingen op knooppunten, meer reizigersstiptheid en een echte modal shift. Dat zijn doelstellingen die wij uiteraard alleen maar kunnen onderschrijven.

Het Comité wijst ook op de structurele capaciteitsproblemen op strategische assen, zoals Brussel-Antwerpen, de Noord-Zuidverbinding, Gent-Sint-Pieters, Brussel-Ottignies en Gent-Antwerpen. Ook vraagt het Comité dat het binnenlandse reizigersvervoer voldoende wordt beschermd bij de rijpadtoekenning. Dat is een bezorgdheid die wij met het Comité delen, zeker nu internationale operatoren meer capaciteit vragen. Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Ten eerste, hoe beoordeelt u de kritiek op het vervoersplan 2026-2029?

Ten tweede, welke bijkomende stappen zult u vragen aan de NMBS en Infrabel om toch tot een meer gecadanceerd en robuust aanbod te komen?

Ten derde, hoe zult u ervoor zorgen dat de uitbreiding van het aanbod niet alleen leidt tot meer kilometers, maar ook echt zorgt voor betere aansluitingen en kortere reistijden?

Ten vierde, bent u bereid reizigersstiptheid, inclusief gemiste aansluitingen, ook als aanvullende KPI te laten opnemen, zoals wij u eerder al hebben gevraagd?

Ten vijfde, welke maatregelen treft u om structurele capaciteitsknelpunten op strategische assen sneller aan te pakken?

Ten slotte, wat kunt u doen om ervoor te zorgen dat binnenlandse reizigersverbindingen niet onder druk komen te staan door bijkomende internationale verbindingen?

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

Het RCVT publiceerde recent haar jaarverslag 2025. Het verslag bevatte veel elementen die in onze commissie meermaals ter sprake kwamen. Een belangrijke bezorgdheid betrof het toewijzen van toekomstige rijpaden en de mogelijke nadelige effecten daarvan op het nationale spoorvervoer wanneer rijpaden moeten toegekend worden aan internationale treinen.

Welke stappen zijn er genomen om het aanbod van het nationale spoorvervoer beter te beschermen sinds onze eerdere debatten over het toekennen van rijpaden aan internationale treinen? Welke stappen werden er genomen om de bestaande prioriteitsregels aan te passen en tot een beter evenwicht te komen? Op welke wijze zal de minister garanderen dat het aanbod van het nationale spoorvervoer niet opnieuw zal getroffen worden door het toekennen van nieuwe rijpaden aan internationale treinen?

19.03 Minister Jean-Luc Crucke: De NMBS heeft kennisgenomen van advies 2507 van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers over het ontwerp van vervoersplan 2026-2029. Het plan werd opgesteld binnen de strategische en financiële doelstellingen van NMBS, waarbij rekening werd gehouden met de realistische prognoses van de reizigersstromen en met de beschikbare productiemiddelen.

De NMBS en ikzelf delen de ambitie om het treinaanbod verder te ontwikkelen. Er is geen status quo op dit vlak. Het vervoersplan voorziet 90,1 miljoen treinkilometers per jaar in 2029, wat meer is dan de oorspronkelijke doelstelling van 89,6 miljoen. De NMBS kiest hiermee voor een realistische versterking van het aanbod die is afgestemd op reizigersvragen, het groeipotentieel, de robuustheid en een doelmatig gebruik van de beschikbare middelen.

Het treinaanbod van de NMBS vertrekt vandaag al vanuit een gestructureerde en regelmatige netwerkklogica. Het openbare dienstcontract bepaalt immers dat het referentieaanbod is opgebouwd rond verbindingen waarvoor frequentiedrempels, amplitudedrempels en bedieningsschema's worden vastgelegd in de opeenvolgende vervoersplannen. Op die manier past de NMBS het principe van symmetrie en cadanceren al zoveel mogelijk toe. Er wordt dus verder gewerkt om de bestaande structuren te versterken, robuuster te maken en beter te laten aansluiten op de noden van de reizigers.

Elke evolutie naar een sterker gecadanceerd aanbod wordt beoordeeld in functie van de beschikbare capaciteit, de exploitatiebeperkingen, de onderhoudsbehoeften en de geplande investeringen. Structurerende keuzes, waaronder overstapknooppunten, treinpaden en eventuele capaciteitsversterking van de infrastructuur, moeten steunen op een solide operationele basis. De verschillende scenario's worden stapsgewijs en pragmatisch onderzocht om de samenhang van het spoorwegsysteem als geheel te waarborgen. Daarbovenop moet worden benadrukt dat de prestaties van NMBS op het vlak van aansluitingen deel uitmaken van de prestatiedialoog tussen de NMBS en de Staat. Op werkdagen wordt meer dan 90 % van de aangeboden aansluitingen daadwerkelijk gerealiseerd. In het weekend ligt dat cijfer dicht bij 90 %.

Verdere verbeteringen van de aansluitingen en de totale reistijden hangen ook af van de afstemming met de gewestelijke openbaarvervoeroperatoren, zodat spoor, bus, tram en metro beter op elkaar aansluiten.

De stiptheid blijft een centrale indicator bij de opvolging van de prestaties van de NMBS en Infrabel. De NMBS behaalde in 2025 een stiptheid van 91,7 %, een verbetering met 4,2 % tegenover 2023 en een resultaat boven de contractuele verwachting.

Wat de eventuele opname van bijkomende KPI's betreft, is het belangrijk goed te kaderen wat de in artikel 98 vastgelegde midterm review van het openbare dienstcontract behelst. Het doel is de

tussentijdse streefcijfers voor de bonus-malus-KPI's voor de periode 2028-2031 vast te leggen. Het gaat dus niet om een heronderhandeling van het volledige contract, waarbij alle aangegane rechten en plichten van zowel de NMBS als de overheid opnieuw op tafel komen.

De verhoging van de netcapaciteit steunt op een hiërarchische aanpak. De eerste hefboom is de aanpassing van het vervoersplan, waarmee het gebruik van de bestaande infrastructuur en de inzet van het gepaste rollend materieel worden geoptimaliseerd. Vervolgens komen de evoluties van de spoorwegsystemen en de exploitatiemethoden aan bod, zoals de procedures voor het vertrek van de trein in de stations of het bepalen van de tijd tussen treinen die elkaar opvolgen.

Infrastructuuraanpassingen vormen pas een derde niveau en worden alleen overwogen wanneer ze noodzakelijk blijken, gelet op de hoge kosten, de technische complexiteit en de vaak lange realisatietermijnen. Die aanpak maakt het mogelijk de publieke middelen efficiënter in te zetten en tegelijk de capaciteit van het spoorwegnet geleidelijk te versterken. Binnen dat kader worden al verschillende projecten opgevolgd. Die zijn gericht op een verbetering van de exploitatie van het net, onder meer op gevoelige punten van het netwerk en via maatregelen die een betere co-existentie tussen reizigers- en goederenverkeer mogelijk maken.

Mijnheer Troosters, wat de rijpadtoekenning betreft, is het essentieel dat de groei van het internationale spoorverkeer wordt verzoend met de continuïteit en de kwaliteit van de binnenlandse openbare dienstverlening. De bescherming van de binnenlandse verbindingen berust in de eerste plaats op een strikte, transparante en niet-discriminerende toepassing van de regels inzake de toewijzing van de treinpaden. Het wettelijke kader laat niet toe om een algemene voorrang toe te kennen aan nationale treinen ten opzichte van internationale treinen. Internationale treinen krijgen evenmin een algemene voorrang ten opzichte van binnenlandse treinen. Infrabel wordt wel verplicht om gecoördineerde oplossingen tussen de kandidaten na te streven en, in geval van verzadiging, objectieve criteria toe te passen.

In de pas aangenomen Europese verordening, die de regels inzake de planning en de verdeling van spoorcapaciteit aanpast, wordt het voor de lidstaten mogelijk om strategische richtlijnen te bepalen voor de planning en de verdeling van spoorcapaciteit. Die wettelijke mogelijkheid zal de komende maanden concreet worden uitgewerkt om zo veel mogelijk te kunnen waarborgen dat de noden van de verschillende soorten treinverkeer, dus zowel het binnenlandse treinverkeer voor het dagelijkse gebruik, alsook de internationale reizigers- en goederenstromen, worden ingevuld met een zo efficiënt mogelijke benutting van de spoorinfrastructuur.

Ten slotte heeft de NMBS aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers voorgesteld om de aanbevelingen per provincie en de aandachtspunten uit het advies na de zomer verder te bespreken tijdens het derde overleg over het nieuwe vervoersplan, na de feedback van Infrabel over de rijpadaanvragen. Dat overleg moet toelaten om technische beperkingen, mogelijke verbeteringen en prioriteiten voor de verdere uitrol van het vervoersplan transparant te bespreken.

19.04 **Irina De Knop** (Anders.): Mijnheer de minister, ik apprecieer dat het Raadgevend Comité van de Treinreizigers de mogelijkheid wordt geboden om na de zomer feedback te geven. Het is een goede zaak dat het Comité ten minste de noden kan aangeven.

Wat de mogelijkheden betreft om de binnenlandse noden voorrang te geven op de internationale noden, hebt u een enigszins dubbel antwoord gegeven. U zegt dat het wettelijke kader niet toelaat om daarin keuzes te maken, maar even verder zegt u dat u Infrabel wel vraagt om daarin het evenwicht te bewaren. Ik denk dus dat u als minister wel een belangrijke hefboom hebt om daarover te waken.

U verwijst ook naar een nieuwe EU-verordening die het mogelijk zal maken meer strategische richtlijnen te bepalen. Wel, dan hoop ik dat u daar nu al op anticipeert, zodat u op die manier uw gewicht in de schaal kunt werpen en niet wacht tot die EU-verordening er is om ze vervolgens nog te moeten omzetten in wetgeving. Dat zullen we samen met u zeker verder opvolgen.

Tot slot, heb ik goed gehoord dat de stiptheidsnorm momenteel 21 % bedraagt? Met andere woorden, 21 % van de treinen rijdt stipt? Mag ik dat zo interpreteren? Of was het 91 %?

19.05 Minister **Jean-Luc Crucke**: 91,7 %.

19.06 Irina De Knop (Anders.): Oef, dank u wel voor uw antwoord.

19.07 Frank Troosters (VB): Ik zag hier bijna iemand van Infrabel stilletjes op de knieën wegsluipen. (*Gelach*)

Mijnheer de minister, ook ik wil u danken voor uw antwoord. Wat mijn hoofdvraag betreft, over de voorrangsregels, zullen we moeten afwachten wat daarvan komt. Ik houd mijn hart vast voor die EU-verordening op termijn. Dat zal allemaal wat enige tijd vergen.

U zei daarnet dat u tegen 2029 wilt evolueren naar 90,1 miljoen treinkilometers per jaar. Daarover hebben we het al eerder gehad. De NMBS noemt dat een realistische versterking van het aanbod. Sta me toe daar zeer sceptisch over te zijn. Als ik zie dat er op jaarbasis meer dan 45.000 treinen worden afgeschaft binnen het huidige vervoersaanbod en dat we de uitgestelde vervoersplannen al langere tijd niet kunnen invullen, weet ik niet of dat zo realistisch zal blijken. De toekomst zal dat uitwijzen, maar ik durf daaraan te twifelen.

Wat ik wel een interessant element in uw antwoord vond, was uw toelichting over de midterm review in april 2028. Als ik u goed begrepen heb, zei u dat er geen heronderhandeling van het volledige contract zou plaatsvinden, maar dat het eerder zou gaan over het aanpassen en vastleggen van de KPI's richting 2032. Betekent dat dat het uitsluitend over de KPI's zal gaan of houdt dat ook in dat bepaalde elementen alsnog kunnen worden heronderhandeld, toegevoegd of geschrapt, mits een akkoord tussen beide partijen? Ik vond het heel opmerkelijk dat u dat zo formuleerde. Ik zal daar later nog op terugkomen, want dat is natuurlijk een heel belangrijke uitspraak.

We verwijzen hier immers regelmatig naar de midterm review van 2028 als een mogelijk moment om bepaalde zaken bij te sturen of aan te passen. Als het echter zo is dat er inhoudelijk niets meer kan worden heronderhandeld, dan is dat natuurlijk heel belangrijk nieuws. Daar komen we later nog op terug.

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

20 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Treinen die doelbewust geplande haltes overslaan" (56017937C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Treinen die doelbewust geplande haltes overslaan" (56017996C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het overslaan van NMBS-haltes" (56018022C)

20 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains qui ne desservent pas certains arrêts prévus" (56017937C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression délibérée d'arrêts de train planifiés" (56017996C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le saut d'arrêts de la SNCB" (56018022C)

20.01 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik zal proberen mijn inleiding kort te houden. Dat wil echter niet zeggen dat dit geen belangrijke vraag is. We kijken dan ook enorm uit naar het antwoord.

We hebben het in de commissie voor Mobiliteit al eerder gehad over treinen die geplande haltes niet bedienen. U hebt toen geantwoord dat de NMBS voor 2024 geen gedetailleerde cijfers kon bezorgen, omdat het overslaan van haltes vaak in allerijl wordt beslist. Sinds februari 2025 zou er echter een soort manuele opvolging bestaan, waaruit blijkt dat gemiddeld zes treinen per werkdag op het hele net werden versneld.

Ondertussen publiceerde Infrabel cijfers voor het eerste halfjaar van 2026. Daaruit blijkt dat in die periode 442 treinen doelbewust een geplande halte voorbijreden. Dat komt neer op gemiddeld minstens

twee treinen per dag. De NMBS stelt dat dit alleen gebeurt om een cascade-effect te vermijden en wanneer snel een volgende trein beschikbaar is. Als regelmatige treinreiziger kan ik echter zeggen dat dit zeker niet altijd het geval is. We staan dikwijls meer dan een uur te wachten op een volgende trein.

Dat is ook de reden ook dat reizigersorganisaties, maar ook Ombudsrail, daarover kritisch zijn. Zij geven aan dat reizigers vaak pas enkele minuten op voorhand vernemen dat hun trein niet zal stoppen. Bovendien zouden niet alleen kleine haltes, maar soms ook grotere stations of regionale knooppunten worden overgeslagen.

Dat is erg belangrijk, want dat ondermijnt het vertrouwen in de werking van het spoor, het vertrouwen in het bedrijf, maar ook het vertrouwen in de trein als betrouwbaar alternatief voor de wagen.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u het verschil tussen de eerdere opvolging van gemiddeld zes versnelde treinen per werkdag en de nieuwe cijfers van 442? Worden versnelde treinen, overgeslagen haltes en niet-bediende geplande stops vandaag op een uniforme manier geregistreerd door de NMBS en Infrabel?

Welke formele criteria gelden om te beslissen dat een trein een geplande halte mag overslaan? Wordt gecontroleerd of die criteria effectief worden nageleefd, bijvoorbeeld dat het alleen om kleinere stations gaat en dat snel een volgende trein beschikbaar is?

Kunt u de cijfers ook opsplitsen per station, lijn, tijdstip en reden van de beslissing? We vragen dat niet om vervelend te doen, maar om daaruit samen met u lessen te kunnen trekken over de probleemlijnen.

We willen ook graag weten hoe vaak grotere stations of regionale knooppunten worden overgeslagen. Belangrijk is ook hoe de reiziger wordt geïnformeerd. Stelt u daarvoor een minimale termijn vóór aankomst in het betrokken station voor? Wordt ook onderzocht hoeveel...

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop, hebt u nog veel vragen? U hebt uw spreektijd namelijk al met anderhalve minuut overschreden.

20.02 Irina De Knop (Anders.): Mijn excuses. Dan stel ik voor dat u de andere vragen stelt, collega.

20.03 François De Smet (DéFI): Je renvoie au texte écrit de ma question.

La presse révèle qu'au premier semestre 2026, 442 trains — soit en moyenne deux par jour — ont délibérément "sauté" un arrêt planifié afin de résorber leur retard, une pratique qui, selon ces titres, "mine la confiance des voyageurs", laissés à quai sans solution.

Dans le même temps, la SNCB annonce une ponctualité de 92,0 % pour le mois de juin 2026 et relaie les critiques des navetteurs de la ligne Arlon–Kleinbettingen sur des bus de remplacement défectueux: "les chauffeurs semblaient perdus".

Le contrat de service public 2023-2032 conclu entre l'État et la SNCB fixe des objectifs contraignants de ponctualité, de régularité et d'information des voyageurs, dont le suivi relève du SPF Mobilité et Transports.

Le saut d'arrêt améliore mécaniquement les statistiques de ponctualité du train concerné tout en dégradant le service réellement rendu, ce qui pose une question de sincérité des indicateurs.

Quant à la ligne 162, ses travaux s'inscrivent dans le plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel, avec des obligations de substitution routière de qualité.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir:

1° si il confirme le chiffre de 442 arrêts délibérément supprimés au premier semestre 2026?

2° la ventilation par ligne et par motif, et quelles gares — notamment en Wallonie et à Bruxelles — sont les plus touchées?

3° si les trains ayant sauté un arrêt sont comptabilisés comme ponctuels dans la statistique de 92,0 %?

4° Comment le contrat de service public 2023-2032 traite cette pratique, et si des pénalités sont applicables?

5° les instructions données à la SNCB pour encadrer strictement cette pratique, garantir l'information et la prise en charge des voyageurs laissés à quai, et améliorer la qualité des bus de remplacement sur la ligne Arlon – Kleinbettingen?

20.04 **Frank Troosters** (VB): 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. Intussen maakte Infrabel werk van een registratie op hun website waarbij men zicht heeft op het aantal treinen dat geplande haltes overslaat. Infrabel communiceerde dat het voorbij jaar elke dag gemiddeld twee treinen de opdracht krijgen om haltes over te slaan, samen goed voor 442 treinen in de eerste helft van dit jaar.

1. Heeft de minister kennisgenomen van het cijfer dat recent bekend gemaakt werd door Infrabel? Hoe evalueert hij dit?
2. Hoe verklaart de minister de verschillende aantallen die gecommuniceerd worden door Infrabel en door Ombudsrail?
3. Erkent de minister dat er een verschil is tussen het aantal treinen dat één of meerdere haltes overslaat en het effectief aantal haltes dat wordt overgeslagen?
4. Acht de minister het zinvol dat er een specifieke registratie komt van het aantal haltes dat overgeslagen wordt?
5. Welke maatregelen zijn er sinds mijn laatste vraagstelling over dit onderwerp genomen om de techniek van het overslaan van haltes af te bouwen?

20.05 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw De Knop, mijnheer De Smet en mijnheer Troosters, ik begrijp ten volle dat het overslaan van een geplande halte voor de betrokken reizigers bijzonder frustrerend kan zijn. Reizigers rekenen erop dat hun trein stopt waar dat voorzien is. De NMBS neemt dergelijke beslissingen dan ook niet lichtzinnig.

Het gaat niet om een standaardmaatregel, maar om een uitzonderlijke operationele ingreep die alleen wordt overwogen wanneer de gevolgen van niets doen groter zouden zijn voor de dienstverlening als geheel.

In de dagelijkse exploitatie kan een vertraagde trein immers extra vertragingen veroorzaken voor andere treinen, aansluitingen in belangrijke knooppunten in het gedrang brengen of zelfs de normale terugrit van hetzelfde materieel onmogelijk maken. In zulke omstandigheden moet de centrale dispatching in realtime afwegen welke maatregelen de minste hinder veroorzaken voor het grootste aantal reizigers.

L'objectif n'est donc pas d'améliorer artificiellement les chiffres de ponctualité, mais d'éviter un effet boule de neige sur l'ensemble du réseau et de préserver au maximum la continuité du service. Avec une moyenne d'environ 0,1 % des trains concernés, soit un train sur 1 000, l'incidence de cette mesure sur les statistiques de ponctualité est par ailleurs négligeable. La ponctualité s'élève actuellement à 92,7 % en 2026, soit une amélioration de 1,5 % par rapport à 2025.

L'évolution des chiffres montre également qu'il s'agit bien d'une mesure opérationnelle ponctuelle et non d'une mesure structurelle. Les données varient dès lors d'un mois à l'autre. Pour les chiffres détaillés, je renvoie l'honorable membre à la plateforme Open Data d'Infrabel. Depuis cette année, Infrabel publie en effet des données mensuelles relatives aux trains dont le schéma d'arrêt a été modifié, ventilées par entreprise ferroviaire. Cette publication renforce la transparence et permet un meilleur suivi de ces mesures.

Le phénomène des suppressions de trains fait l'objet d'un suivi attentif au sein de l'administration et de mon cabinet, dans le cadre d'un dialogue exigeant avec les deux entreprises publiques. Je ne

manqueras pas d'aborder à nouveau avec Infrabel et la SNCB cette question importante pour la fiabilité du service rendu aux voyageurs sur la base d'une évaluation précise et objective de la réalité. Dans ce cadre, la SNCB et Infrabel exercent chacun leurs responsabilités respectives: la SNCB en tant qu'entreprise ferroviaire chargée d'organiser le service aux voyageurs et Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure responsable de la gestion du trafic ferroviaire.

Monsieur De Smet, les deux chiffres que vous citez reposent sur des méthodes de comptabilisation différentes. Le chiffre de 442 concerne les trains enregistrés dans la catégorie des trains avec arrêt modifié, publiée par Infrabel depuis 2025. Le chiffre précédemment communiqué reposait quant à lui sur un suivi opérationnel spécifique des trains accélérés. Ces deux indicateurs ne couvrent donc pas nécessairement le même périmètre et ne peuvent pas être comparés directement.

Les données disponibles permettent notamment de suivre le nombre d'arrêts non desservis ainsi qu'une répartition par gare. Les chiffres publiés montrent, par exemple, que 6 035 arrêts ont été enregistrés comme non desservis en 2025, soit 0,05 % des 13,3 millions d'arrêts prévus, et 2 231 au premier semestre 2026, soit 0,03 % des arrêts programmés. Ces informations sont accessibles de manière transparente sur la plateforme Open Data d'Infrabel.

La base de données montre par ailleurs que des arrêts non desservis ont également été enregistrés dans certaines gares importantes ou présentant une fonction régionale, telles que Hal, Braine-l'Alleud, Schaerbeek, Waterloo ou Zaventem.

Les volumes observés demeurent toutefois très limités au regard du nombre total d'arrêts programmés dans ces gares. Les données publiées par Infrabel indiquent généralement des proportions inférieures à 0,5 % des arrêts prévus.

De manière plus détaillée, des décisions relatives aux suppressions d'arrêts peuvent tout d'abord être prises afin de permettre à un train fortement retardé de poursuivre son trajet jusqu'à sa destination finale tout en évitant que son retard n'affecte d'autres trains ou son trajet retour, ce qui aurait des conséquences pour un plus grand nombre de voyageurs. Dans des circonstances exceptionnelles, une telle décision peut également être motivée par des raisons de sécurité. Dans tous les cas, la décision finale relève du dispatching central de la SNCB.

Voor het overslaan van tussenhaltes gelden daarbij duidelijke voorwaarden. De maatregel moet minstens tien minuten vóór het laatste bediende station aan boord en in het station worden meegedeeld. Bovendien moet er, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, voor de betrokken reizigers binnen twintig minuten een alternatief beschikbaar zijn vanuit dat station. De NMBS ziet erop toe dat die criteria worden toegepast. Dat gebeurt via de centrale dispatching, die de beslissing neemt en de informatie doorgeeft aan de betrokken medewerkers op het terrein.

Overstapstations en grotere stations worden normaal gezien niet overgeslagen. Alleen om veiligheidsredenen kan daarvan worden afgeweken. Denk bijvoorbeeld aan recente voorvallen met verdachte pakketten, waardoor treinen soms niet mogen stoppen, maar een station wel mogen passeren.

De reizigersinformatie verloopt via verschillende kanalen. Aan boord informeert een treinbegeleider de reizigers via omroepberichten. In de stations worden reizigers geïnformeerd via schermen en automatische omroepberichten, zodra het gewijzigde haltepatroon operationeel is verwerkt. De informatie wordt ook aangepast in de reisplanner, de NMBS-app en op de website.

Het exacte aantal reizigers die door een dergelijke maatregel hun aansluiting, afspraak of eindbestemming missen, kan niet systematisch en precies worden gemeten. Bij de beslissing wordt wel telkens rekening gehouden met de beschikbare alternatieven en de verwachte impact op de reizigers. Het bestaan van een alternatief binnen een beperkte tijdspanne is daarbij een essentieel criterium.

In situaties waarin de maatregel om veiligheidsredenen wordt genomen, kan niet altijd op dezelfde manier worden gegarandeerd dat meteen een alternatief beschikbaar is. Ook dan blijft de afweging erop gericht om de totale hinder zoveel mogelijk te beperken.

Voor reizigers die hinder ondervinden, blijven de gebruikelijke compensatieregels van toepassing. Daarnaast blijft de NMBS inzetten op duidelijke informatie en begeleiding via haar medewerkers, de

klantendienst en de digitale informatiekkanalen.

Wanneer reizigers menen dat zij door een gewijzigde bediening schade of disproportionele hinder hebben ondervonden, kunnen zij zich wenden tot de klantendienst, die hun dossier individueel onderzoekt binnen het geldende kader.

De **voorzitter**: Mevrouw De Knop is helaas naar een andere commissie moeten gaan.

20.06 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, que je prendrai le temps d'analyser.

20.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik repliceer in dezelfde zin. Ik zal uw antwoord herbeluisteren om alles op een rijtje te zetten. Bedankt voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accord interfédéral relatif à la vignette routière" (56018016C)

21 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De interfederale overeenkomst over het wegvignet" (56018016C)

21.01 François De Smet (DéFI): Je renvoie au texte écrit de ma question.

La presse de ce 10 juillet 2026 annonce que l'accord sur la vignette routière est "quasi finalisé": la vignette numérique coûterait entre 90 et 125 euros par an, tant pour les résidents belges que pour les conducteurs étrangers, et 8 à 11 euros par jour, à partir du 1er mai 2027. La Flandre annonce parallèlement une réforme de sa taxe de circulation.

Ce dossier a requis un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions au sens de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la fiscalité routière étant largement régionalisée depuis la loi spéciale de financement.

Le précédent de la vignette envisagée en 2016 avait été bloqué sur le droit européen (directive "Eurovignette" 1999/62/CE, devenue directive (UE) 2022/362) et sur la non-discrimination des usagers étrangers.

L'impact pour les navetteurs wallons et bruxellois, déjà exposés à d'autres prélèvements sur la mobilité, n'a fait l'objet d'aucun chiffrage public.

En conséquence, M. le ministre peut-il me faire savoir:

1° si il confirme la fourchette tarifaire de 90 à 125 euros par an et l'entrée en vigueur au 1er mai 2027?

2° l'articulation juridique exacte (accord de coopération, loi fédérale, décrets régionaux) et la clé de répartition des recettes entre l'État fédéral et les régions?

3° l'impact attendu pour un ménage wallon ou bruxellois moyen, en cumul avec la taxe de circulation et, le cas échéant, la réforme flamande annoncée?

4° si une étude d'incidence socio-économique et de conformité à la directive (UE) 2022/362 a été réalisée, et sera-t-elle transmise à la Chambre?

5° si des compensations ou exonérations sont envisagées pour les ménages modestes, les personnes à mobilité réduite et les zones rurales sans alternative ferroviaire crédible?

21.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci, cher collègue. La vignette routière à laquelle vos questions font référence a été envisagée, comme vous le savez, par les trois régions. Je ne puis donc que vous

inviter à consulter mes homologues régionaux qui sont compétents en cette matière pour les modalités précises de cette vignette autoroutière. Je peux néanmoins vous indiquer que le point a été discuté à plusieurs reprises lors de la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité.

Dans le respect de mes compétences, j'ai demandé aux régions d'informer préalablement les pays limitrophes. Il importe à mes yeux de garder une relation de confiance avec les pays du Benelux ainsi qu'avec la France. C'est pourquoi les régions m'ont confirmé qu'elles informeraient précisément les pays voisins des modalités pour leurs ressortissants, et j'y serai fort attentif.

Pour vos autres questions, je n'ai reçu, à ce stade, aucune information officielle autre que la conférence de presse organisée la semaine dernière par mes homologues régionaux, dont j'ai pu prendre connaissance comme vous.

21.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, j'allais clairement un peu à la pêche avec cette question, mais même si c'est un accord de coopération conclu entre les trois régions, à l'analyse, il comporte quand même des volets fédéraux. Je pense ainsi à la question de l'immatriculation et de la banque DIV. Il va bien falloir que les caméras en question prennent des plaques d'immatriculation. Cette tâche est bien du ressort du fédéral.

La question de la déductibilité fiscale me paraît aussi ressortir au fédéral puisque, d'après les articles de presse, des camionnettes utilisées à des fins professionnelles pourraient déduire la vignette à 100 % comme frais professionnels. Cela touche à l'IPP et à l'ISOC, qui sont également des matières fédérales. Je ne parle même pas de la dimension internationale impliquant les frontaliers.

Je ne doute pas que les trois régions, même si elles n'ont pas l'air toujours fort accordées, ne serait-ce que dans leur communication, travaillent correctement. Cependant, je ne suis pas sûr que cette vignette n'ait aucun impact fédéral et je pense qu'une fois que l'accord de coopération aura mûri, il serait quand même opportun que nous y jetions un œil ici, parce que tout cela me paraît faire accroire que certaines compétences fédérales seraient absentes de ce dossier.

À première vue, je peux peut-être me tromper, mais j'ai quand même l'impression qu'il y a bel et bien des incidences et que, même si cela a été en partie le cas, nous devrions comme État fédéral un peu plus nous concerter. Je vous remercie du suivi.

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

22 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De moeilijkheden bij het invoeren van het nieuwe mobiliteitsbudget" (56018017C)

22 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les difficultés liées à l'instauration du nouveau budget mobilité" (56018017C)

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

De invoering van het vernieuwde mobiliteitsbudget dat aanvankelijk voorzien was voor 1 januari 2026 werd noodgedwongen uitgesteld naar 1 januari 2027. Intussen hebben diverse organisaties zoals de Nationale Arbeidsraad (NAR) en Voka hun bezorgdheden geuit over de complexiteit van het nieuwe systeem.

Heeft de minister kennis genomen van de bezorgdheden die geuit werden over de invoering van het nieuwe mobiliteitsbudget? Hoe evalueert de minister die? Heeft hij hierover overleg gehad met de diverse stakeholders die betrokken zijn? Zo ja: met welk resultaat? Met welke eventuele bijstellingen tot gevolg? Zo neen: waarom niet? Zal er alsnog overleg en eventuele bijstelling plaatsvinden?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Het mobiliteitsbudget valt onder de verantwoordelijkheid van vier federale ministers. Dat zijn minister Clarinval, minister Jambon, minister Vandenbroucke en ikzelf.

Het advies van verschillende raden wordt wel geanalyseerd door de betrokken administratie, maar ik

zou willen opmerken dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad een eenparig advies hebben verstrekt over het wetsontwerp dat in januari 2026 in eerste lezing werd behandeld door de ministerraad. Het is niet onbeduidend en vereist een gepast antwoord. Vooraf werden de standpunten van de belanghebbenden gebundeld in een document. Momenteel worden de standpunten van de belanghebbenden geanalyseerd door een speciale werkgroep die bestaat uit de FOD Werkgelegenheid, de RSZ, de FOD Sociale Zekerheid, de FOD Mobiliteit en de strategische cellen van de bevoegde ministers.

Deze analyse zal weldra binnen de regering worden besproken. Aangezien de standpunten van de belanghebbenden momenteel nog worden geanalyseerd, is het in dit stadium voorbarig om conclusies te trekken over mogelijke aanpassingen. Ik wil dus niet vooruitlopen op het resultaat. Ik kan u echter al meedelen dat ik wel degelijk nota heb genomen van de geuite bezorgdheden dat mijn team heeft overlegd met de vakbonden en de werknemersvertegenwoordigers.

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

Inhoudelijk kan ik daar inderdaad relatief weinig mee aanvangen. Ik begrijp dat de analyses en mogelijke aanpassingen nog volop in ontwikkeling zijn. Het enige wat ik wel voor ogen hou, is natuurlijk dat het zomerverlof heel nabij is. Normaal gezien is de maatregel al een jaar uitgesteld en zou die op 1 januari 2027 ingaan. Dat wordt dus opnieuw relatief kort dag. Ik kijk uit naar het verdere vervolg van dit verhaal, zeker op het vlak van timing en haalbaarheid.

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

23 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod in het station Antwerpen-Linkeroever" (56018018C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station Antwerpen-Linkeroever" (56018023C)

23 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre ferroviaire à la gare d'Anvers-Linkeroever" (56018018C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare d'Anvers-Linkeroever" (56018023C)

23.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs voor beide vragen naar de schriftelijke voorbereiding.

Het vernieuwde station van Antwerpen-Linkeroever blijkt enige tijd na haar opening bijzonder succesvol. Dagelijks maken meer dan 500 treinreizigers gebruik van dit station.

Intussen blijkt dat heel wat bewoners van Linkeroever en reizigers aan de andere kant van de Schelde betreuren dat er tijdens de zomermaanden slechts één trein stopt in het station. Een bekommernis die gedeeld wordt door reizigersorganisatie Trein Tram Bus die stellen dat het niet ingewikkeld is om een extra trein te laten stoppen in het station van Antwerpen-Linkeroever.

Heeft de minister kennis genomen van de bezorgdheden/wensen van de bewoners en van reizigersorganisatie Trein Tram Bus?

Hoe evalueert hij die?

Zal de minister hierover in overleg gaan met de NMBS? Zo ja: wanneer? Zo neen: waarom niet?

Om de gevolgen van de elf maanden durende werken in de Antwerpse premetro tunnel op te vangen werd het treinstation Antwerpen-Linkeroever terug tijdelijk geopend. Het station werd in amper vier maanden tijd vernieuwd.

Intussen blijkt het station van Antwerpen-Linkeroever bijzonder succesvol. Dagelijks stappen er meer dan 500 reizigers op en af de trein.

Hoe evalueert de minister het succes van het station van Antwerpen-Linkeroever?

Acht de minister het zinvol om een evaluatie over het eventueel blijvend openhouden van het station

van Antwerpen-Linkeroever te maken? Zo ja: op welke termijn zal dit desgevallend gebeuren? Zo neen: waarom niet?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik heb kennisgenomen van de bezorgdheden die leven bij de bewoners van Linkeroever en bij reizigersorganisatie TreinTramBus over het treinaanbod tijdens de zomermaanden. Ik begrijp ook dat de tijdelijke heropening van het station Antwerpen-Linkeroever positief wordt onthaald.

Ik herhaal dat het om een uitzonderlijke tijdelijke maatregel gaat om het station Antwerpen-Linkeroever te openen. Die maatregel werd samen met de betrokken mobiliteitspartners uitgewerkt om reizigers een alternatief te bieden zolang de tramverbinding tussen de linker- en rechteroever verstoord is.

Het aanbod bestaat uit bestaande treinen die bijkomend halt houden in Antwerpen-Linkeroever. Tijdens de schoolperiode stoppen er op werkdagen in beide richtingen twee treinen per uur: een S34-trein tussen Dendermonde en Antwerpen-Centraal en een IC-trein tussen De Panne, Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal. In het weekend rijdt er in beide richtingen een S34-trein per uur. Tijdens de schoolvakanties wordt op werkdagen een IC-trein per uur in elke richting voorzien. Dat is vanaf het begin de afspraak geweest en ook zo aangekondigd. Ook het financiële plaatje is daarop gebaseerd.

Ik begrijp dat sommige reizigers ook tijdens de zomermaanden een hogere frequentie wensen. Tegelijk moet rekening worden gehouden met de operationele realiteit. Op weekdagen tijdens de schoolvakanties wordt het treinaanbod aangepast aan het lagere aantal woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen in die periode. Daarom rijden de S-treinen die tijdens het jaar halt houden in Linkeroever tijdens de zomervakantie niet.

De NMBS volgt het gebruik van het station Antwerpen-Linkeroever verder op. Het tijdelijke karakter van het station maakt deel uit van het akkoord met alle betrokken partijen. Het overgrote deel van de betrokken reizigers, tot 70 % op een weekdag, maakt gebruik van een abonnement dat ze via De Lijn hebben aangevraagd. Het zijn met andere woorden reizigers die na de voltooiing van de werken opnieuw gebruik kunnen en zullen maken van de tram tussen Linker- en Rechteroever. Als de NMBS die treinen permanent zou maken, zou die bijgevolg een concurrent worden voor De Lijn.

A priori weet ik niet of dat een optimale besteding van de gemeenschapsmiddelen is. Ik zal de NMBS wel vragen een analyse te maken van het profiel van de overige 30 % reizigers om te zien of daarin voldoende klantenpotentieel zit.

Mede op basis van die analyse zeg ik u toe dat we na de voltooiing van de werken de situatie, inclusief uw vraag, zullen evalueren.

23.03 **Frank Troosters** (VB): Bedankt voor uw antwoorden, mijnheer de minister. Ik ben er zeer tevreden mee.

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

24 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stalen kabels aan het station van Antwerpen-Centraal" (56018024C)**

24 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les câbles en acier à la gare d'Anvers-Central" (56018024C)**

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

In overleg met het stadsbestuur van de stad Antwerpen spande de NMBS enige tijd geleden stalen kabels aan de vensterbanken onder de spoorwegbogen van het Centraal Station in de Pelikaanstraat. Het ging om een proefproject dat moet beletten dat de vensterbanken nog langer gebruikt worden als tijdelijke slaap- of rustplaats en plaatselijke overlast moet bestrijden. Vanuit hoofdzakelijk socialistisch hoek kwam er flink wat politieke tegenwind op dit proefproject. De omstreden kabel die daklozen, hangjongeren en druggebruikers moest weren, is intussen alweer weggehaald. De kabel werd stukgemaakt en daarom besliste de NMBS om hem weer weg te halen.

Hoe evalueert de minister het proefproject met de stalen kabel die daklozen, hangjongeren en druggebruikers moest weren aan het station van Antwerpen-Centraal?

Acht de minister het weghalen van de kabels die de facto de terugkeer van daklozen, hangjongeren en druggebruikers naar het station faciliteert een goede zaak voor de aantrekkelijkheid en de veiligheid van het openbaar vervoer per trein?

Is het proefproject met de kabels daarmee definitief van de baan of zal de kabel nog terug geïnstalleerd worden?

Welke andere maatregelen stelt de minister voor om de aanwezigheid van daklozen, hangjongeren en druggebruikers aan het station van Antwerpen-Centraal te weren?

Heeft er nog overleg plaatsgevonden met het Antwerpse stadsbestuur over het proefproject met de stalen kabel? Met welk resultaat?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de problematiek die u aankaart, raakt aan een bredere maatschappelijke uitdaging die vandaag in vele steden en openbare ruimten zichtbaar is. Stations zijn bij uitstek open plekken waar verschillende maatschappelijke realiteiten samenkomen. De NMBS heeft daarbij de verantwoordelijkheid om reizigers en personeel een veilige, aangename en toegankelijke omgeving te bieden, maar kan die uitdaging niet alleen aangaan. Daarom is een geïntegreerde aanpak noodzakelijk, waarbij niet alleen de NMBS en Securail, maar ook de lokale besturen, sociale diensten, politie- en veiligheidsdiensten en de betrokken verenigingen hun verantwoordelijkheid opnemen. Alleen door samenwerking kunnen we zowel de leefbaarheid van de stationsomgeving versterken als op een menselijke en respectvolle manier omgaan met kwetsbare personen.

De plaatsing van een staalkabel op een vensterbank in de Pelikaanstraat, ter hoogte van station Antwerpen-Centraal, kaderde in een gerichte en proportionele aanpak om het oneigenlijke gebruik van de stationsinfrastructuur te beperken en de leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid in die zone te verbeteren. Het ging om een testopstelling op zeer beperkte schaal, met de bedoeling de impact en de effectiviteit ervan zorgvuldig te evalueren alvorens eventueel verdere stappen te zetten. De staalkabel is intussen weggehaald nadat die door onbekenden werd beschadigd. De evaluatie is nog lopende.

Die maatregel maakt deel uit van de bredere structurele samenwerking tussen de NMBS, Securail en de stad Antwerpen rond veiligheid en leefbaarheid in en rond het station. Er is vastgesteld dat de overlast in die zone bijzonder intens en geconcentreerd is, waardoor de leefbaarheid er sterk onder druk staat. De partners hebben eerst andere mogelijkheden onderzocht en uitgeprobeerd om de leefbaarheid te verbeteren. De NMBS benadrukt dat zij, samen met Securail, veel inspanningen levert om op een menselijke manier om te gaan met personen in een precaire situatie die in en rond de stations worden aangetroffen. Tegelijk is het een belangrijke opdracht om te zorgen voor een leefbare stationsomgeving, waar reizigers, passanten en buurtbewoners zich op een veilige en aangename manier kunnen verplaatsen.

Laat mij tot slot duidelijk zijn: de NMBS verdient steun wanneer zij, in overleg met lokale partners, maatregelen onderzoekt om de veiligheid, de netheid en de leefbaarheid van haar stations te verbeteren.

Het doel van dergelijke initiatieven is niet om kwetsbare personen te stigmatiseren, maar wel om ervoor te zorgen dat stations hun primaire functie kunnen vervullen en veilige, toegankelijke mobiliteitsknooppunten zijn voor reizigers. Tegelijk moeten we erkennen dat problemen zoals dakloosheid, verslaving, bedelarij en bepaalde vormen van overlast niet uitsluitend een mobiliteitsvraagstuk zijn. Het zijn complexe maatschappelijke uitdagingen die een gezamenlijke inzet vragen van alle betrokken actoren: de openbaarvervoermaatschappijen, de lokale overheden, de sociale diensten, de politie en Justitie.

24.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is op zich heel open en correct, maar de situatie stelt mij teleur. U geeft zelf aan dat de netheid, de leefbaarheid en de veiligheid in die zone onder druk staan. Men zoekt naar oplossingen daarvoor en wordt daarbij geconfronteerd met mensen die we niet moeten stigmatiseren, maar wel naar de juiste hulpkanalen, die wel degelijk bestaan,

moeten begeleiden. Die begeleiding hoeft dus niet van de NMBS te komen. De opdracht van de NMBS moet erin bestaan ervoor te zorgen dat de stations net, veilig en leefbaar zijn. Dat proefproject met de staalkabel was een goed initiatief en verdiende zeker een kans. In Antwerpen hebben sommige partijen, waaronder Groen en vooral Vooruit, zich daar stevig tegen verzet. Blijkbaar zijn de veiligheid, de netheid en de leefbaarheid voor treinreizigers en treinpersoneel voor hen minder belangrijk. De kabels zijn nu weg en ik vrees dat ze ook weg zullen blijven. Ik vind dat eerlijk gezegd een slecht signaal en betreurt dat ten zeerste.

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

25 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De productie en afgifte van kentekenplaten" (56018026C)**

25 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fabrication et la délivrance des plaques d'immatriculation" (56018026C)**

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

Op 3 juli jl. gaf de ministerraad groen licht voor de gunning van een overheidsopdracht betreffende de productie en afgifte van kentekenplaten en kentekenbewijzen aan de onderneming Speos. Het betreft een opdracht voor 5 jaar die met maximaal één jaar kan verlengd worden.

Hoeveel kandidaten gingen in op de uitgeschreven overheidsopdracht?

Welke vergoeding zal aan de firma Speos worden toegekend?

Is de uiteindelijke gunningsprijs in lijn met de kostprijs die voorafgaandelijk geraamd werd?

Welke specifieke bepalingen zijn in de overeenkomst opgenomen met betrekking tot het garanderen van een goede, snelle en kwalitatieve dienstverlening?

25.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, ten eerste, hoewel de overheidsopdracht via een competitieve procedure met onderhandeling werd aangekondigd, was Speos de enige kandidaat die heeft ingeschreven.

Ten tweede en ten derde, na goedkeuring door de ministerraad moet een en ander nog worden voorgelegd aan de controleur van de vastleggingen, die nog vragen zou kunnen stellen. Daarom is het momenteel niet mogelijk de forfaitaire prijs mede te delen. Desondanks kan ik bevestigen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer tijdens de onderhandelingsfase de prijs van verschillende in het contract opgenomen diensten kon verlagen, zodat de onderhandeling uiteindelijk mogelijk maakte de productie- en leveringskosten aanzienlijk te verlagen ten opzichte van het oorspronkelijke aanbod.

Ten vierde, om een kwalitatieve dienstverlening te garanderen, zijn verschillende maatregelen opgenomen in het bestek. Er gelden leveringstermijnen voor de levering van kentekenplaten en kentekenbewijzen evenals specifieke boetes bij het niet naleven van die termijnen. Anderzijds geldt bij ernstige incidenten, zoals storingen of overstromingen, een hersteltermijn van vijf werkdagen. Indien die termijn wordt overschreden, zijn ook specifieke boetes uitgewerkt.

Er zijn, ten slotte, ook boetes opgenomen in het geval van fouten op kentekenbewijzen of kentekenplaten. Bovendien heeft de DIV bepaald dat de inschrijver over een helpdesk moet beschikken om vragen van klanten te beantwoorden. De DIV heeft zelf een helpdesk opgezet, waarvoor zij toestemming heeft gekregen om drie medewerkers aan te werven om vragen van klanten te beantwoorden. Overigens beschikt de inschrijver over een groot aantal distributiepunten waardoor een optimale dienstverlening aan de klanten kan worden gegarandeerd.

Uiteindelijk wil ik benadrukken dat de nieuwe opdracht het systeem voor het uitgeven van kentekenplaten moderniseert. Het zorgt voor een beter evenwicht tussen dienstverlening aan de burger, rechtszekerheid en een goed beheer van de overheidsfinanciën.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u hebt het over een aanzienlijke verlaging van de prijzen en dergelijke. Ik heb altijd mijn twijfels bij openbare aanbestedingen met slechts één kandidaat. Dat is geen gezonde situatie.

Het lijkt mij niet meer dan logisch dat in een aantal voorwaarden is voorzien op het vlak van termijnen, boetes bij niet-naleving, fraude, helpdesk en dergelijke. Voor mij moet nog een heel aantal andere standaardpunten in de overeenkomst staan.

Wij zullen in de toekomst zien hoe het verhaal verder zal verlopen. Ik hoop dat het verhaal goed zal zijn.

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

26 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod voor de klimaatmars" (56018029C)

26 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre de trains pour la marche pour le climat" (56018029C)

26.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dit onderwerp is deze namiddag al een aantal keer aan bod gekomen. Ik wil daarop voortbouwen en het met u hebben over de extra treinen. Deze zomer zet de NMBS extra treinen in naar de kust of naar festivals om de toegenomen vraag op te vangen. Dat is uiteraard een zeer goede zaak. De NMBS speelt daarmee in op de vraag om treinreizigers op een aangename manier naar hun bestemming te brengen.

In het najaar staat, net als vorig jaar, opnieuw een klimaatmars op de agenda. Vorig jaar heeft de NMBS op het laatste moment, ook na uw tussenkomst, extra treinen voor de klimaatmars ingelegd. In 2020 nam de NMBS daarin een veel proactievere rol op en koppelde ze daaraan vaak ook een communicatiecampagne. Dat vind ik niet onlogisch, omdat de NMBS een belangrijke speler is, die elke dag honderdduizenden reizigers op een duurzame manier door het land vervoert. Op die manier draagt men sterk bij tot het beperken van de verdere klimaatopwarming, al is het maar door mensen de mogelijkheid te geven op een duurzame manier naar hun werk of een andere bestemming te reizen.

Op 11 oktober vindt opnieuw een klimaatmars plaats. Is er ondertussen al contact geweest tussen de NMBS en de organisatoren van de klimaatbeweging om daarvoor extra treinen in te leggen? Was de NMBS dat sowieso van plan? Hoe schat de NMBS bij zulke grootschalige evenementen de reizigersstromen in? Er zijn immers geen inschrijvingsformulieren en de reizigers komen van overal. Is het de ambitie om ook dit jaar extra treinen voor de klimaatmars in te leggen? Voorziet de NMBS daarnaast ook op communicatief vlak een samenwerking met de organisatoren van de klimaatmars?

26.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, bij grote evenementen zoals klimaatmarsen kan de NMBS haar treinaanbod aanpassen wanneer een uitzonderlijk grote toestroom van reizigers wordt verwacht. Dat gebeurt om de veiligheid en het comfort van de reizigers te waarborgen en de impact op het reguliere treinverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Als minister van Klimaat ligt het mij bijzonder na aan het hart dat klimaatmarsen bereikbaar zijn met de meest duurzame vervoerswijze. De NMBS speelt daarin een essentiële rol en moet zich profileren als een steunpilaar van de ecologische transitie.

Die mogelijkheid maakt overigens deel uit van de openbare dienstverlening van de NMBS. Artikel 9 van het openbardienstcontract bepaalt immers dat de NMBS op vraag van organisatoren inspanningen kan leveren om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren, waarvoor zij indien nodig extra treinen of versterkingstreinen kan inzetten. Hetzelfde artikel laat de NMBS ook toe in extra capaciteit te voorzien om occasionele, niet-georganiseerde of niet-structurele reizigersstromen op te vangen.

De verwachte reizigersstromen worden telkens per geval beoordeeld. Daarbij houdt de NMBS rekening met verschillende factoren, zoals de aard en de omvang van het evenement, de verwachte opkomst, de locatie en het tijdstip, de beschikbare spoorcapaciteit, de dienstregeling, eventuele werken op het net, de beschikbaarheid van rollend materieel en personeel en de impact op de andere reizigers.

Wanneer vooraf geen inschrijving vereist is, blijft die inschatting uiteraard minder precies. Daarom wordt ook rekening gehouden met de ervaringen uit het verleden, informatie van de organisatoren en de verwachte spreiding van de reizigers over de verschillende stations en treinen.

Voor de klimaatmars van 11 oktober 2026 gelden dezelfde uitgangspunten. De organisatoren van de klimaatmars hebben vorige week contact opgenomen met de NMBS, die de aanvraag momenteel analyseert.

De NMBS heeft in het verleden al maatregelen genomen naar aanleiding van eerdere edities van de klimaatmars. Zo werden, wanneer de verwachte reizigersstroom daartoe aanleiding gaf, extra treinen ingezet of bestaande treinen versterkt. Ook voor de laatste klimaatmars was dat het geval, maar de bezettingscijfers van die extra treinen waren eerder beperkt.

Wat de communicatie betreft, informeert de NMBS de reizigers via de gebruikelijke kanalen, zoals de website, de app en de communicatie in de stations zodra eventuele aanpassingen aan het treinaanbod zijn bevestigd. Als dat nodig is, vindt ook praktische afstemming plaats met de organisator om reizigers correct te informeren, hen aan te moedigen hun reis vooraf te plannen en een goede spreiding over de beschikbare treinen te bevorderen.

26.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we verschillen in deze commissie af en toe van mening, maar ik denk dat we ten gronde erg vaak aan dezelfde kar willen trekken. Een duurzamere mobiliteit en het belang van het klimaat staan volgens mij voor ons beiden hoog op de agenda. Ik zou denken dat dat ondertussen voor iedereen het geval moet zijn. Vandaag is het vijf jaar geleden dat de overstromingen in de Vesdervallei plaatsvonden. Er dient zich daarnaast opnieuw een hittegolf aan. Men moet al stekeblind zijn om niet te beseffen dat we meer moeten doen om de klimaatopwarming tegen te gaan.

Ik hoop dus dat 11 oktober een gigantisch succes wordt en dat zowel de gewone treinen als extra treinen afgeladen vol zullen zitten met deelnemers aan de klimaatmars. Ik vind het vooral belangrijk dat de NMBS daarop blijft inzetten en haar schouders daaronder blijft zetten. In het verleden schaarde de NMBS zich communicatief achter Climate Express. Zij deed dus meer dan alleen de dienstregeling aanpassen en communiceren naar de reizigers. Dat vind ik belangrijk. De NMBS moet zich niet alleen logistiek engageren, maar ook zichtbaar kiezen voor duurzaam vervoer. Ik denk dat het, zeker op de dag van de klimaatmars, gepast is die rol op te nemen. Van harte dank voor de inspanningen. Ik hoop dat we een bijzonder goed bijgewoonde klimaatmars krijgen, waarbij iedere treinreiziger zich nog altijd vlot naar Brussel kan begeven.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 56017397C van de heer Bayet en nr. 56017398C van de heer Courard worden overeenkomstig art. 127, punt 10 van het Reglement als ingetrokken beschouwd.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.24 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 24.*

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.

[27] Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De controle op snelheidsbegrenzers en tachografen bij vrachtwagens" (56017892C)

[27] Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle des dispositifs de limitation de vitesse et des tachygraphes sur les poids lourds" (56017892C)

In Duitsland werd recent een volledig beladen vrachtwagen staande gehouden die 156 kilometer per uur reed op de snelweg. Volgens de eerste berichtgeving ging het om een in Zweden geregistreerde Scania S500. De Duitse politie dacht aanvankelijk zelfs dat de meting fout moest zijn, omdat moderne vrachtwagens normaal elektronisch begrensd zijn.

Uit verder onderzoek zou blijken dat mogelijk werd geknoeid met de digitale tachograaf, de software, de kalibratie of de elektronische snelheidsbegrenzer van het voertuig. Dat is bijzonder verontrustend. Een vrachtwagen van tientallen tonnen die met zulke snelheid over de snelweg rijdt, vormt een enorm risico voor andere weggebruikers. Zeker wanneer hij ook nog personenwagens inhaalt aan 140 kilometer per uur bij wegenwerken.

Dit incident vond plaats in Duitsland, maar de problematiek stopt uiteraard niet aan de grens. Ook op Belgische wegen rijden dagelijks internationale vrachtwagens. De vraag is dus hoe goed wij in België kunnen controleren of tachografen, snelheidsbegrenzers en elektronische systemen correct functioneren en niet gemanipuleerd zijn.

Daarom heb ik volgende vragen:

Zijn er in België de voorbije jaren gevallen vastgesteld van manipulatie van tachografen, snelheidsbegrenzers of voertuigsoftware bij vrachtwagens?

Hoe verloopt de samenwerking met andere Europese landen rond detectie van gemanipuleerde vrachtwagens?

Acht u de huidige sancties voor manipulatie van tachografen of snelheidsbegrenzers voldoende afschrikkend?

Antwoord - Réponse:

Mevrouw De Knop,

Het toezicht op de naleving van de technische voorschriften inzake tachografen en snelheidsbegrenzers behoort sinds de zesde staatshervorming hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten.

Ik kan evenwel verduidelijken dat de betrokken voertuigen minstens om de twee jaar moeten worden gecontroleerd door een erkende installateur. Tijdens deze controle wordt nagegaan of de tachograaf en de snelheidsbegrenzer overeenkomstig de regelgeving functioneren en of er geen ongeoorloofde manipulaties hebben plaatsgevonden. Na afloop van deze controle wordt een controleplaatje aangebracht. De geldigheid ervan wordt vervolgens nagegaan tijdens de technische keuring.

In het kader van de Federale bevoegdheden inzake controle op de rij- en rusttijden wordt het foutief manipuleren van de tachograaf of het vervalsen van geregistreerde gegevens aangepakt. Foutieve registraties maken de controle op de rij- en rusttijden onmogelijk. Zowel het federale niveau als de regionale autoriteiten treden dus op tegen fraude met tachografen.

Tenslotte zijn natuurlijk zijn ook de politiediensten en de Douane bevoegd om dergelijke controles op de weg uit te voeren. In de schoot van de geïntegreerde politie, Centrex Wegverkeer, werd het expertisenetwerk "tachograaf" opgericht. Hierin zijn de specialisten van de controlediensten, zowel federaal als gewestelijk actief. Hun expertise is gewaardeerd tot op het Europees niveau.

Wat cijfers betreft: met het oude type tachograaf (generatie 1) werden net na de coronacrisis nog een 100-tal inbreuken per jaar vastgesteld. In 2022 werd een grote internationale verspreider van

frauduleuze technologie uitgeschakeld door de Federale Politie en het Federaal Parket. Daarna is de slimme tachograaf (generatie 2) ingetreden die specifiek als doel had om beter beveiligd te zijn tegen manipulaties. Sindsdien zijn in België geen nieuwe gevallen van technische manipulatie meer vastgesteld. Het is bij het nieuwe systeem ook wel zo dat het nog niet altijd eenvoudig is om inbreuken te onderscheiden van de normale kinderziekten bij introductie van een nieuw apparaat. Via uitwisseling op de Europese werkgroepen binnen Roadpol en ECR weten we dat er elders in Europa wel al een 25-tal gevallen van frauduleuze manipulatie zijn vastgesteld.

Er is ook een goeie samenwerking op Europees niveau om informatie op vlak van fraudebestrijding te delen en controleagenten op te leiden. Tweemaal per jaar wordt er opleiding gegeven door een gespecialiseerd team waar ook één Belgische expert, uit het vernoemde expertennetwerk, deel van uitmaakt. Deze opleidingen worden gegeven voor controlediensten van alle EU-lidstaten en gaan sinds de laatste 3 jaar op Belgische bodem door. Vanaf dit jaar verloopt de vorming ook in samenwerking met ELA (European Labour Authority).

Wat inbreuken op de regelgeving inzake tachografen betreft, zijn de sancties op Federaal niveau vastgelegd in het koninklijk besluit van 8 december 2024 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van bepaalde inbreuken inzake de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden.

Afhankelijk van de aard en de ernst van de vastgestelde inbreuk kunnen de bedragen variëren van 55 euro voor een simpel verkeerd gebruik tot 5.280 euro in geval van fraude. Deze sancties kunnen bovendien worden gecombineerd met andere maatregelen die door de bevoegde autoriteiten worden genomen. Zo kan het voertuig door de bevoegde diensten worden afgeleid en geïmmobiliseerd totdat de frauduleuze situatie verholpen is. De sancties lijken dan ook voldoende doeltreffend en afschrikkend, zeker wanneer het gaat om opzettelijke manipulaties die de verkeersveiligheid in het gedrang kunnen brengen.

Tot slot wil ik ook vermelden dat in het kader van de rond tafel over het wegvervoer die ik onlangs heb opgezet, wordt bijzondere aandacht besteed aan de doeltreffendheid van de controles om de verschillende vormen van oneerlijke concurrentie in de sector tegen te gaan. Het manipuleren van tachografen is daar een voorbeeld van, en ik zal tijdens de komende vergaderingen zeker de aandacht op deze kwestie vestigen.