

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 2026

Voormiddag

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

du

MERCREDI 30 SEPTEMBRE 2026

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.18 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 18 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

[01] Actualiteitsdebat over de vluchten boven Brussel en toegevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geluidsoverlast" (56018396C)
- Claire Hugon Lecharlier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven Brussel" (56018408C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De grote ergernis van de mensen die hinder ondervinden van de vliegtuigen" (56018424C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het recordaantal geluidsovertredingen met de vliegroute-Crucke boven Brussel" (56018438C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het burgerprotest tegen aanvliegroute RNP 07L" (56018957C)
- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven Brussel en de Cruckeroute" (56019327C)
- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De door de nationale luchthaven veroorzaakte geluidsoverlast" (56019515C)
- Fatima Lamarti aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De opvolging van de maatregelen tegen de geluidshinder van de vliegroutes" (56019540C)

[01] Débat d'actualité sur le survol de Bruxelles et questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores" (56018396C)
- Claire Hugon Lecharlier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol de Bruxelles" (56018408C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ras-le-bol des personnes qui subissent les nuisances des avions" (56018424C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La route Crucke et le survol de Bruxelles et le record des infractions sonores" (56018438C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mobilisation citoyenne contre la route d'atterrissage RNP 07L" (56018957C)
- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol de Bruxelles et la route Crucke" (56019327C)
- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores de l'aéroport national" (56019515C)
- Fatima Lamarti à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le suivi des mesures de lutte contre les nuisances sonores des routes aériennes" (56019540C)

[01.01] Claire Hugon Lecharlier (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le survol aérien de Bruxelles constitue, depuis de nombreuses années, un dossier particulièrement complexe, à la croisée d'impératifs environnementaux, sanitaires, économiques, opérationnels et la mise en œuvre de la nouvelle trajectoire d'approche, la route RNP-07L en 2025, initialement présentée comme temporaire, limitée aux travaux de l'été 2025, semble aujourd'hui se pérenniser devant nos yeux.

Les associations qui sont aujourd'hui mobilisées contre ce trajet parlent de 450 000 habitants concernés qui ne dorment plus la nuit depuis l'utilisation de plus en plus intempestive de cette piste. Le survol entraîne des troubles du sommeil, des difficultés d'apprentissage, de l'hypertension, de la dépression. Une étude menée par l'ULB-IGAT en novembre 2025 stipule que "cette route serait responsable de 96 % des infractions sonores constatées. Et on apprend, en outre, qu'entre janvier et avril 2026, ce ne sont pas moins de 3 815 infractions aux normes de bruit qui ont déjà été constatées à Bruxelles. C'est un record!

Dès lors, la protection de la santé, de l'environnement, de la qualité de vie des habitants et habitantes doit constituer un critère central des décisions prises en matière de mobilité aérienne. Cela implique de réduire à la source les nuisances sonores et environnementales et non de simplement les déplacer d'un quartier ou d'une commune à l'autre.

Après - si j'ai bien compris - une rencontre infructueuse au mois de mai avec les bourgmestres et la secrétaire d'État bruxelloise, la région, rejointe par plusieurs communes, attaque en justice le gouvernement fédéral avec une action en cessation contre les atterrissages sur cette piste. Et vous avez indiqué que des propositions concrètes étaient sur la table du gouvernement, avec une date butoir fixée au 1^{er} octobre. C'est littéralement demain.

Il semble aussi que cette piste soit la seule sans guidage ILS et donc que tout repose sur le guidage GPS: s'il y a des problèmes, des brouillages, les pilotes sont à vue – au-dessus de la zone la plus peuplée du pays. En parallèle, l'aéroport prévoit d'agrandir ses terminaux pour accueillir 32 millions de passagers d'ici 2032, plan que vous avez salué. Le médiateur fédéral, quant à lui, était dubitatif, notamment pour l'absence d'investissements en vue de diminuer la charge sonore et la pollution engendrées par l'infrastructure.

Monsieur le ministre, quels sont vos plans politiques vis-à-vis de ce dossier? Allez-vous laisser s'installer de manière pérenne cette pratique qui met en danger la santé de près d'un demi-million d'habitants? Comment évaluez-vous l'utilisation de cette piste avec l'obligation UE d'une "approche équilibrée" entre économie, santé, environnement et sécurité? Vu que l'État fédéral est actionnaire à 25 % de l'aéroport de Zaventem, que faites-vous pour assurer que les habitants soient entendus?

Quelles pistes concrètes avez-vous mises sur la table du gouvernement pour mettre fin à l'enfer vécu par les Bruxellois concernés? Le délai du 1^{er} octobre sera-t-il tenu? Quelle stratégie le gouvernement fédéral entend-il mettre en œuvre pour réduire durablement les nuisances du trafic aérien à leur source, au lieu d'envoyer le bruit d'un quartier à l'autre, y compris en matière de vols de nuit et de limitation de la croissance du trafic?

De **voorzitter**: Merci, Mme Hugon Lecharlier.

Collega's, ik wil nog even meegeven dat iedereen zoveel mogelijk de tijdslimieten voor vragen en replieken dient te respecteren. Ik zal u niet meteen het woord ontnemen, maar probeer zo collegiaal mogelijk te zijn. Voor de minister ben ik uiteraard wat flexibeler, want we komen tenslotte om antwoorden te krijgen.

U kunt verwijzen naar de tekst van uw vraag zoals ingediend, of u kunt uw vraag gewoon stellen. Beide combineren kan niet, u kunt dus niet een inleiding geven en vervolgens verwijzen naar de tekst van uw vraag. Het is een van beide.

Mevrouw Jacquet heeft haar vraag ingetrokken. Je passe la parole à M Chahid.

01.02 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le ministre, voilà maintenant plus d'un an que nous vous interrogeons sur cette route désormais appelée la "route Crucke", qui pourrit le quotidien de centaines de milliers de Bruxellois contraints de subir un survol massif et excessif. Cette réorientation du survol au-dessus de zones densément peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale bafoue chaque jour les normes de bruit. Le tribunal de première instance l'a encore confirmé en février 2025.

Depuis plus d'un an, les bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, tous partis confondus, les associations de riverains ainsi que la Région elle-même vous interpellent. Pourtant, il semble que le dialogue n'ait toujours pas réellement eu lieu entre vous et ces différentes parties prenantes. À l'heure actuelle, vous n'apportez aucune solution, alors que nous sommes le 30 septembre et qu'une réponse doit être trouvée pour le 1^{er} octobre, faute de quoi des astreintes seront dues.

Nous en avons encore parlé hier en commission, où j'ai proposé, via ma résolution, de supprimer cette route: l'une des solutions aujourd'hui sur la table. Votre majorité a pourtant refusé d'auditionner celles et ceux qui subissent quotidiennement ces nuisances sonores et leurs conséquences importantes sur la santé.

Monsieur le ministre, allez-vous enfin supprimer cette route qui porte votre nom? Combien de temps le gouvernement fédéral acceptera-t-il encore de sacrifier la santé de plus de 450 000 riverains? Combien de temps encore les décisions de justice ne seront-elles pas respectées? Et quand allez-vous présenter un véritable plan de dispersion qui ne soit pas nuisible aux riverains, qu'ils soient bruxellois, du Brabant

wallon ou du Brabant flamand?

01.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, ce mois de septembre, environ un millier de personnes se sont rassemblées au parc Élisabeth à Koekelberg, à l'appel d'une ASBL constituée de riverains, pour former un "STOP" géant contre la route d'atterrissage RNP 07L de Brussels Airport, plus communément appelée "route Crucke"

Cette trajectoire concentre les critiques en raison de son impact sonore et environnemental majeur pour plusieurs raisons. D'une part, introduite initialement en juillet 2025 à titre provisoire pour permettre des travaux sur les pistes de l'aéroport de Zaventem, son utilisation a finalement été prolongée par les autorités fédérales au moins jusqu'en octobre 2026. D'autre part, cette route fait passer les avions à basse altitude au-dessus du nord et de l'ouest de Bruxelles, touchant des communes très peuplées telles que Schaerbeek, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Jette ou encore Evere.

Enfin, selon l'étude citée par les collectifs citoyens, cette route expose près de 459 000 habitants aux nuisances sonores, soit huit fois plus que les trajectoires alternatives. Les riverains parlent de nuits sans fin et de passages incessants. La mobilisation a franchi un cap avec de nombreuses communes bruxelloises ainsi que la Région qui se sont jointes à des actions en justice.

Au-delà du cas de la route Crucke, je pense que nous sommes dans un moment clé. Nous serons demain le 1^{er} octobre, et nous savons ce que cette échéance est supposée signifier. Le sujet a été abordé en Kern vendredi dernier et, visiblement, il n'y a pas eu d'accord; sinon je suppose que vous auriez communiqué sur ce sujet.

Monsieur le ministre, je pense qu'il est temps d'atterrir, après 20 années d'errance dont vous n'êtes pas spécialement responsable. Comme chacun de vos prédécesseurs, vous avez hérité d'un dossier qui, théoriquement, devrait être très simple – il faudrait arrêter de survoler les zones les plus peuplées, comme c'est le cas dans d'autres aéroports, et installer une véritable nuit aérienne, comme c'est le cas dans d'autres villes bien plus peuplées.

Pouvons-nous attendre de vous un plan de survol qui réponde aux attentes des riverains, que ce soient ceux du nord ou de l'est de Bruxelles, du Brabant wallon ou de la périphérie, pour qu'on cesse d'opposer les riverains entre eux?

01.04 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, on peut tous se dire, je pense, que la route Crucke n'a que trop duré. C'est de notre devoir de répondre au ras-le-bol plus que légitime des riverains de l'aéroport et des près de 400 000 habitants qui en subissent les nuisances. Ils se mobilisent depuis des mois contre cette fameuse piste. Les collectifs de riverains se sont organisés, les actions en justice ont été intentées, les manifestations ont eu lieu, et maintenant, il est temps de dire stop.

D'autant plus que, selon de récentes études, les effets de telles nuisances sur la santé mentale et physique sont vraiment préoccupants: troubles du sommeil, anxiété, dépression, augmentation de la pression artérielle et j'en passe. Selon des riverains, un avion passe au-dessus d'eux toutes les deux à trois minutes, alors qu'avant, ce n'était jamais le cas. Les stations de Bruxelles Environnement enregistrent, d'ailleurs, des records d'infractions sonores jamais atteints. Face aux différentes plaintes, vous avez déclaré que "le calendrier judiciaire impose qu'une décision soit prise d'ici le 1^{er} octobre". On l'a déjà dit, c'est demain. Il aura donc fallu attendre que la justice s'en mêle pour que les choses bougent.

Selon l'association Free Air for Brussels, vous avez autorisé l'utilisation de cette trajectoire avant d'en avoir étudié les répercussions. Est-ce exact? Confirmez-vous que vous avez autorisé une route dont, je cite, "96 % des survols en RNP 07L violent les normes de bruit bruxelloises", ce chiffre s'élevant à 100 % la nuit?

Quelles mesures allez-vous prendre pour atténuer drastiquement ces nuisances? Allez-vous maintenir l'utilisation de la piste 07L?

Qui consultez-vous d'ici le 1^{er} octobre? Vous êtes-vous concerté avec les associations de riverains et les organisations syndicales de l'aéroport? Quelles seront les pistes sur la table?

Pourquoi ne pas revenir à l'ancien système et pourquoi ne pas adapter les procédures liées au système RNP afin de permettre davantage de flexibilité dans les trajectoires d'approche et ainsi limiter les nuisances au-dessus des zones les plus densément peuplées?

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

01.05 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, in mei 2026 vroeg ik u naar de geluidsoverlast rond de luchthaven. U beloofde toen afspraken met skeyes over een correct baangebruik, operationele verbeteringen en een nieuwe vliegwet tegen 2027. Intussen is de druk alleen maar toegenomen. Op één jaar tijd zijn bijna 9.800 vliegtuigen geland via baan 07 links. Dat is drie keer meer dan het jaar voordien. Dat gebeurt boven dichtbevolkte Brusselse wijken. Half september 2026 kwamen in Koekelberg duizenden bewoners op straat. Wij erkennen de economische belangen van de luchthaven, maar de lasten moeten eerlijk worden verdeeld. De mensen kunnen niet wachten tot 2027.

Daarom heb ik enkele vragen.

Wat hebben de afspraken met skeyes opgeleverd?

Hebt u administratieve inbreuken vastgesteld op het gebruik van die route?

Welke operationele verbeteringen zijn effectief ingevoerd? Kunt u het effect ervan met metingen aantonen?

Is de werkgroep voor de nieuwe vliegwet samengesteld? Kan het wetsvoorstel er sneller komen dan 2027?

Hoe zult u het aantal nachtvluchten fors verminderen, tegen wanneer en met welke cijfermatige streefdoelen?

De **voorzitter**: Ik stel vast dat we alle vragen hebben gehad. Dan kijk ik naar de fracties. Ik zie dat ook leden willen aansluiten die geen vragen ingediend hadden, met name mevrouw De Knop en de heer Bergers.

01.06 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ook ik heb u de voorbije maanden meermaals ondervraagd over de tsunami aan vluchten die u over inwoners van heel dichtbevolkte gebieden stuurt. Mijn collega's hebben die situatie hier al voldoende geïdentificeerd.

Bovendien is het gebruik van die baan sterk vermenigvuldigd. Momenteel is de route-Crucke goed voor 26 % van het baangebruik tegenover 6 % vroeger. De impact is dus erg groot. Bovendien gaat het duidelijk niet om een preferentiële route.

U hebt daarover verklaard dat dat geen structurele keuze en geen politieke beslissing is. De tijd heeft u echter ingehaald. Ondertussen is de route-Crucke een feit. U hebt zelf het gebruik van de huidige RNP07-procedure verlengd tot 31 oktober 2026. Bovendien gaf u eerder aan dat de procedure ook daarna beschikbaar zou blijven.

Nu wilt u de hete aardappel doorschuiven naar de regering. U hebt de procedure echter zelf ingevoerd. U hebt zelf een ministeriële instructie gegeven. U kunt dus perfect zelf de verantwoordelijkheid nemen om het gebruik van die route terug te schroeven.

Als ik goed heb geluisterd en het goed heb begrepen, hebt u op 14 september 2026 daarover ook een brief gestuurd aan skeyes met de vraag om terug te keren naar de oude route van de L07. Skeyes treft momenteel alle voorbereidingen daarvoor.

Het is mij dus niet helemaal duidelijk wat precies uw strategie is. Enerzijds kijkt u naar de regering, die samen met u de hete aardappel moet aanpakken. Anderzijds bereidt u zelf maatregelen voor. Morgen is het 1 oktober. Dat is de deadline die u zelf naar voren hebt geschoven. Ik denk dat u zich er dan ook aan zult houden om die te handhaven.

Mijnheer de minister, wat zal er morgen gebeuren?

01.07 Jeroen Bergers (N-VA): Mijnheer de minister, dit is geen gemakkelijk dossier. Voor de N-VA-fractie is het heel duidelijk dat we moeten komen tot een evenredige spreiding van de lasten die gepaard gaan met de enorme economische meerwaarde van de luchthaven.

In heel wat tussenkomsten van Franstaligen wordt tussen de lijnen gezegd dat we moeten stoppen met de overvluchten van Brussel en alles gewoon boven de Vlaamse Rand moeten sturen. Van Franstalige partijen verbaast mij dat niet, maar dat dat tussen de lijnen ook wordt gezegd door een vertegenwoordiger van de PVDA-fractie uit de Vlaamse Rand en door een vertegenwoordiger van de Anders.-fractie uit de Vlaamse Rand, verbaast mij wel.

Ik zal heel duidelijk zijn. Voor de N-VA-fractie is het absoluut onaanvaardbaar dat we van deze onwenselijke situatie gebruik zouden maken om alle vluchten boven de Vlaamse Rand te laten vliegen. Er is inderdaad de uitspraak over Brussel en over de situatie daar, die niet kan. Er is echter ook een arrest van het hof van beroep Brussel waarin staat dat de concentratie boven de Vlaamse Noordrandgemeenten niet kan.

We moeten dit dossier dus ernstig aanpakken. Het regeerakkoord is op dat vlak duidelijk. Er moet een nieuwe vliegwet komen die een duidelijk en vast kader schept en zorgt voor een evenredige spreiding van de vluchtroutes boven en in de omgeving van de luchthaven van Zaventem. Dat is de enige manier om onze economische groei duurzaam te verzekeren en tegelijk de gezondheidsschade en de overlast voor de mensen te beperken.

Mijn vraag aan u is dan ook wat de timing is voor die vliegwet. Wanneer komt die er? Dat is bijzonder belangrijk.

01.08 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, la question du survol et de ses conséquences fait l'objet de débats récurrents depuis de nombreuses années. Plus spécifiquement, la question de la sélection des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National fait l'objet de contentieux judiciaires depuis plusieurs années, avec parfois des décisions divergentes.

Dans ce contexte, il convient de rappeler que la sécurité de la navigation aérienne constitue le principe fondamental et prioritaire qui guide le choix des pistes en usage, avant toute autre considération, qu'elle soit environnementale ou opérationnelle.

Vos questions me donnent l'occasion de préciser un certain nombre d'éléments qui, me semble-t-il, permettent d'éclairer ce dossier avec davantage d'objectivité, même si, soyons honnêtes, l'objectivité n'est pas toujours la caractéristique qui saute le plus aux yeux lorsque l'on observe ce dossier et les réactions qu'il suscite.

Het is mijn verantwoordelijkheid om de gebruiksvoorwaarden voor de start- en landingsbanen vast te stellen, met name de voorkeursbanen en de drempelwaarden voor rugwind en zijwind. Skeyes is op zijn beurt als verlener van luchtverkeersleidingsdiensten verantwoordelijk voor de keuze van de daadwerkelijk gebruikte start- en landingsbanen, met inachtneming van het geldende regelgevingskader en afhankelijk van de operationele omstandigheden op dat moment, zoals de weersomstandigheden, het volume en de samenstelling van het luchtverkeer, alsook de beschikbaarheid van de start- en landingsbanen en de uitrustingen. Ik wil er graag op wijzen dat met name de keuze van de start- en landingsbanen volledig onder de verantwoordelijkheid van skeyes valt. Dat mag voor de gewone man misschien verrassend klinken, maar als minister heb ik niet de bevoegdheid om skeyes iets anders op te leggen dan een regelgevend kader dat de onderneming overigens ook kan aanvechten.

Ik heb kennisgenomen van een studie die in 2016 is uitgevoerd door het advocatenkantoor Stibbe, een studie die in opdracht van de toenmalige minister is uitgevoerd en dus bekend was bij verschillende van mijn voorgangers die met dezelfde moeilijkheden te maken hadden. Sindsdien is er echter geen wetwijziging doorgevoerd om die relatie beter te reguleren, hoewel dat de optie was die door het advocatenkantoor werd aanbevolen. Ik durf te denken dat niemand hier kan zeggen dat hij of zij niet op de hoogte was. Les Engagés ... Ik anticipeer op de vragen die elk oplettend parlementslid zich op dit moment terecht kan stellen. Ja, ik ben van plan hier werk van te maken en gebruik te maken van de

lopende werkzaamheden in verband met de uitwerking van de toekomstige vliegwet om het bestaande kader te versterken.

Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre de la procédure d'approche RNP vers la piste 07L de l'aéroport de Bruxelles-National relève de ma responsabilité. Dans les faits, toutefois, comme je l'ai déjà indiqué à de multiples reprises au sein de cette commission, il s'agit de la seule option qui m'ait été proposée par skeyes, car elle répond à une double nécessité.

D'une part, satisfaire aux exigences réglementaires européennes en matière de navigation fondée sur les performances (*Performance Based Navigation* ou PBN). D'autre part, remédier à un problème de sécurité identifié dans l'ancienne procédure.

Wanneer de voorkeursbanen niet kunnen worden gebruikt, kiest skeyes de meest geschikte baan of banen op basis van de weeromstandigheden en de beperkingen van het luchtverkeer. In dat verband heeft de beschikbaarheid van een efficiëntere naderingsprocedure voor baan 07L in combinatie met een toename van de oostenwind in 2026 geleid tot een intensiever gebruik van die baan.

Conscient des préoccupations exprimées par les riverains, j'ai demandé à skeyes d'examiner les possibilités d'optimisation de la procédure RNP 07L afin d'en réduire l'impact sonore. Par ailleurs, j'ai chargé le bureau d'études CGX d'évaluer différentes trajectoires alternatives susceptibles de mieux répartir les nuisances.

CGX a étudié deux scénarios alternatifs.

Het eerste scenario bestaat uit een RNP-nadering die ten opzichte van de baan is verschoven, volgens een principe dat vergelijkbaar is met dat van de oude procedure. Deze oplossing voldoet echter niet volledig aan de internationale ontwerpcriteria voor vliegprocedures.

Voor de uitvoering ervan is dan ook een afwijking van de bevoegde autoriteit nodig. Deze oplossing kan niet onder alle exploitatieomstandigheden in de plaats komen van de huidige procedure. Ik heb skeyes niettemin gevraagd om de implementatie ervan zo snel mogelijk voor te bereiden, zodat ik deze keer over alle mogelijke opties beschik om een weloverwogen keuze te kunnen maken, uiterlijk op 31 oktober 2026, waarbij de rechte nadering op 07L tot die datum voorlopig is goedgekeurd.

Le second scénario prévoit une approche par le nord.

Il ne s'agit pas d'une approche RNP conventionnelle, mais d'une procédure dans laquelle l'aéronef est guidé aux instruments jusqu'à proximité de l'aéroport avant de suivre une trajectoire visuelle publiée pour rejoindre la piste. Ce type d'approche est plus complexe sur le plan opérationnel. Il nécessite une formation spécifique des équipages et requiert des conditions météorologiques sensiblement plus favorables que celles nécessaires pour une approche RNP classique.

Pour ces raisons, ces options ne constituent pas une solution réaliste à court et moyen terme.

Zoals u weet, is het mijn ambitie om een structurele oplossing te bieden voor het probleem van het overvliegen en de overlast. Ik heb een voorstel ingediend bij de regering dat ik als evenwichtig beschouw. Ik moet vóór 1 oktober om 23.59 uur bij de rechtbank van eerste aanleg van Brussel de concrete maatregelen indienen die de Staat van plan is te nemen, evenals de vastgestelde termijnen om een einde te maken aan de duidelijke overlast die wordt vastgesteld bij het gebruik van verschillende routes in verband met baan 01. Ik streef ernaar, zoals u wellicht begrijpt, om een meer alomvattende aanpak te verdedigen. Op dit moment lopen de besprekingen nog. Ik kan u niets meer zeggen, behalve dat ik zeker van plan ben om mijn verantwoordelijkheid op dat gebied te nemen en de door de rechter aan de Staat opgelegde termijnen na te leven.

01.09 **Claire Hugon Lecharlier** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. On parle de survol, mais en fait, si on part du vécu des gens qui le vivent, on devrait parler d'écrasement ou d'étouffement de Bruxelles. Les gens sont asphyxiés sous ces avions qui passent. Il est assez clair qu'aujourd'hui, il n'y a pas grand monde au gouvernement pour défendre les Bruxellois et les personnes survolées. C'est compliqué. Cette piste, c'était un rêve de l'aéroport depuis des années de pouvoir utiliser une ligne quasi droite pour atterrir plus vite avec plus d'avions. Il y a parfois des

avons toutes les deux minutes.

Plusieurs collègues parlent de mieux répartir les charges de l'aéroport national mais cela ne me rassure pas. Cela m'inquiète plutôt parce c'est un non-sens de survoler à cette fréquence les zones les plus densément peuplées du pays. On ne veut pas faire du NIMBY- *not in my backyard*. On ne veut pas juste envoyer certains avions ailleurs pour qu'ils aillent empêcher d'autres personnes de dormir. Je pense que c'est vraiment important de ne pas se focaliser uniquement sur la procédure RNP 07L, mais de voir dans la globalité comment protéger les habitants. Ce qu'on veut donc, ce n'est pas choisir juste d'autres pistes. Ce n'est pas juste une meilleure répartition des nuisances. Ce qu'il faut, c'est moins de nuisances pour alléger le quotidien et les nuits des habitants qui sont actuellement concernés, mais aussi de ceux qui pourraient l'être, tout le monde en fait.

Pour nous, cela passe notamment par l'instauration de la nuit européenne. Cela passe aussi par une opposition à l'augmentation des activités de l'aéroport qui irait de pair avec une augmentation du survol. Je dois rappeler qu'en février dernier, Alain Maron, depuis Bruxelles, a introduit seul, dans le cadre ses compétences, un recours en annulation contre le permis d'environnement qui avait été octroyé par la Flandre. L'idée est donc d'étendre l'exploitation de l'aéroport pour avoir davantage de voyageurs, de vols supplémentaires, 40 millions de passagers, un doublement du fret aérien en 2040. Il a donc dû introduire ce recours seul parce que des partenaires de gouvernement, y compris des partis qui vous interrogent ici aujourd'hui, ne voulaient pas le suivre. Il faut aussi être cohérent et penser non pas uniquement à une route mais au bien-être et à la santé de toutes les personnes qui sont concernées par ces survols.

01.10 Ridouane Chahid (PS): Merci, monsieur le ministre. Contrairement à ce que certains ont dit ici dans cette salle, nous n'en faisons pas un dossier communautaire et nous ne voulons surtout pas que vous en fassiez un, parce que je rappelle qu'en mai 2003, Isabelle Durant a démissionné et on en a fait un dossier communautaire. Donc, pour moi, il ne faut évidemment pas en faire un. Le tout n'est pas de savoir si ce sont les Bruxellois, le Brabant flamand ou le Brabant wallon qui doivent être plus survolés les uns que les autres. La véritable question, c'est de savoir quelle est la définition de la sécurité. Je ne crois pas que la définition de la sécurité telle qu'elle est évoquée par skeyes soit la bonne.

Deuxièmement, oui, il y a des règles et des normes européennes, mais c'est à nous de fixer les modalités. Les modalités telles qu'elles sont fixées par skeyes ne sont pas celles qui tiennent compte de certains critères, comme les zones densément peuplées.

Troisièmement, vous dites que vous n'avez rien à dire à skeyes, mais c'est faux: vous êtes le ministre de tutelle, vous avez un commissaire du gouvernement que vous connaissez assez bien et qui peut intervenir lors des conseils d'administration ou autre pour faire valoir la position du gouvernement. Alors, qu'il n'y ait pas de position du gouvernement, je peux l'entendre, mais affirmer que vous n'avez rien à dire, ce n'est pas vrai. Les NOTAM mis en œuvre par skeyes sont validés par votre administration, par la DGTA. Donc, vous avez un pouvoir sur la manière dont skeyes vous propose les circulaires qu'elle met en place.

Vous pouvez aller voir dans d'autres aéroports, et vous constaterez qu'il existe des techniques qui permettent par exemple de demander au pilote de monter beaucoup plus haut rapidement, ce qui lui permet d'éviter plus rapidement les zones densément peuplées. Il existe donc des techniques de vol qui sont applicables dans d'autres aéroports. Pourquoi ne le sont-elles pas chez nous?

01.11 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous avez commencé par affirmer que la sécurité constituait le principe fondamental, avant toute autre considération. On pourrait évidemment inclure la santé dans cette notion de sécurité. Si nous étions dans un monde normal, la santé et la sécurité seraient en effet la première des priorités, avant toute autre considération, y compris économique ou de répartition. Dès lors, la logique – comme c'est le cas, faut-il le rappeler, dans un grand nombre de villes en Europe et de par le monde – commanderait d'épargner les populations les plus denses et d'offrir enfin une série de vraies nuits.

La seule autre priorité, et je suis étonné qu'on en parle si peu, reste le respect de la loi. On a un gouvernement qui se targue de dire que respecter la loi est important lorsqu'il s'agit des étrangers ou de toute une série d'autres considérations. Pourtant, ici, sur la question du survol de Bruxelles, on peut empiler des décisions contraires et des astreintes sans que cela ne pose de problème. Le respect de

la loi est pourtant essentiel, en particulier celui de l'arrêté Gosuin, qui demeure la seule norme protégeant un tant soit peu les Bruxellois.

Ce que je décède de vos propos, avec ma faible expérience politique, c'est que le dossier n'avance quand même pas beaucoup et que les positions restent très éclatées. C'est normal. Pour moi, ce dossier ne pourra être véritablement résolu qu'à un seul moment: celui de la négociation d'un gouvernement fédéral. Le sujet est tellement sensible que les accords et les compromis ne peuvent se conclure qu'à ce moment-là.

Par conséquent, je ne doute pas de votre bonne volonté, mais, alors que vous évoquez désormais l'échéance du 31 octobre 2026, je pense que ces blocages vont persister. Pour ma part, je m'attends à ce que vous nous fassiez, tôt ou tard, une "Gilkinet", en venant nous dire "voici ce que, dans un monde rêvé, j'ai proposé de cohérent, mais je ne peux pas l'appliquer parce que mes partenaires de coalition n'en veulent pas." C'est ma prédiction pour dans un mois ou deux. Nous verrons bien, même si je serais le premier à vous applaudir si, par hasard, vous parveniez à sortir une clé de répartition qui soulage réellement les Bruxellois, la périphérie et le Brabant wallon.

01.12 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, j'entends qu'un projet a été déposé au gouvernement et que les riverains devront attendre jusqu'au 31 octobre avant qu'une alternative puisse être mise en place. Nous serons dès lors très vigilants quant à la suite de ce dossier.

De PVDA wil oplossingen die eindelijk het dagelijkse leven van de omwonenden verbeteren, terwijl – heel belangrijk – de tienduizenden jobs behouden blijven. De fameuze Cruckeroute moet vanaf nu herbekeken worden en de vliegtrajecten moeten worden aangepast, om te vermijden dat dichtbevolkte gebieden overvlogen worden. Het nieuwe navigatiesysteem maakt dat mogelijk. Dat maakt aanpassingen mogelijk in bepaalde omstandigheden. Laten we op dat punt vooruitgang boeken.

Wanneer gaan we eindelijk luchtvaartmaatschappijen verplichten om te investeren in minder luide vliegtuigen? Wanneer zal het welzijn van de bevolking primeren op de winsten van die maatschappijen? Ook op dat vlak kunnen we vooruitgang boeken. Andere mogelijkheden zijn de isolatie van woningen en de versterking van de trein als een echt alternatief voor vluchten op korte afstand. Wij vragen u om die aanpak te verdedigen, namelijk tegelijk de omwonenden beschermen en de jobs behouden.

Dan wil ik ook heel kort antwoorden op wat collega Bergers zei, al heeft hij deze vergadering natuurlijk al verlaten. Ik snap niet wat er met die man is. Hij liegt. Dat hij in de plenaire vergadering liegt over de oppositie, dat zijn we gewoon. Dat hij op de sociale media continu liegt, dat zijn we ook gewoon. Maar dat hij hier zelfs, bij een simpele vraag over mobiliteit, ook liegt, dat begrijp ik niet. Hij probeert er een communautaire kwestie van te maken. Ik weet dat voor hem, en misschien ook voor andere mensen van de N-VA, Brussel niet belangrijk is en de inwoners van Brussel niet meetellen.

Ik vertegenwoordig echter alle Belgen. Ik heb in Dilbeek gewoond, ik heb in Koekelberg gewoond, ik woon nu in Zellik. En ik heb op de luchthaven gewerkt. Ik vind het degoutant dat die man daarvan een communautaire kwestie probeert te maken, bovendien door te liegen. Ik vind dat gewoon degoutant. We moeten de gezondheid van alle Belgen proberen te beschermen.

01.13 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar laat mij duidelijk zijn, over dit plan is er geen akkoord. Geen enkele Vlaamse partij in deze meerderheid staat erachter. Dat is eigenlijk ook geen toeval. Het plan lost niets op voor de Brusselse route. Het verschuift ook de overlast naar Machelen, Diegem, Vilvoorde en de rest van de Vlaamse rand. Hinder verplaatsen is geen oplossing. Hinder verminderen, dat is de oplossing. Er is al vóór de zomer een duidelijke afspraak gemaakt. In dit dossier handelt niemand alleen. Consensus is de regel en dat geldt ook voor u, mijnheer de minister.

Daarom heb ik nog steeds een concrete vraag. Bevestigt u hier dat u uw plan niet eenzijdig zult indienen? De commissie is geen tribune om een voldongen feit te creëren. De bewoners wachten al lang. Ze verdienen een gedragen oplossing, geen nieuwe verschuivingen van het probleem.

De **voorzitter:** Vraagt iemand nog het woord in de replieken van dit actualiteitsdebat? (Nee)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La préparation de la libéralisation du rail" (56018339C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs" (56018449C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56018703C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du rail" (56019426C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La décision du gouvernement de libéraliser le rail belge" (56019541C)

02 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voorbereiding van de liberalisering van het spoor" (56018339C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het reizigersvervoer per spoor" (56018449C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56018703C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het spoor" (56019426C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beslissing van de regering om het Belgische spoor te liberaliseren" (56019541C)

02.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, fin juillet, le Conseil des ministres a approuvé la stratégie et les principes directeurs de la libéralisation du rail en Belgique.

Comment et selon quels critères allez-vous émietter notre réseau ferroviaire national en différents "lots" regroupant plusieurs lignes? Pouvez-vous nous donner le calendrier des mises en concurrence (appels d'offres, etc.)?

Quels seront les impacts de cette réforme pour le personnel actuellement employé par la SNCB? Le gouvernement prévoit-il des garanties en matière de transfert de personnel, de maintien des statuts et des droits sociaux lors des changements éventuels d'opérateur? Pouvez-vous garantir qu'en aucun cas, il n'y aura de nivellement vers le bas des conditions de travail et des salaires des agents existants? Qu'allez-vous prévoir pour qu'il n'y ait pas de dumping social dans le secteur et une régression progressive des conditions de travail et des salaires pour les futurs travailleurs du rail?

Certains rapports attestent que la libéralisation du rail ne réduit pas le prix du ticket de train et n'améliore pas son accessibilité. Qu'en sera-t-il en Belgique? Qu'allez-vous prévoir pour garantir l'accessibilité et un service de qualité aux usagers? Plus globalement, qu'attendez-vous de la libéralisation? Qu'espérez-vous en obtenir pour les usagers et les travailleurs, que ce soit en termes d'accessibilité, de qualité du service, d'offres ou de conditions de travail? Comment le gouvernement entend-il garantir le renforcement de l'offre ferroviaire sur l'ensemble du territoire, y compris sur les lignes les moins rentables commercialement, comme le fait actuellement la SNCB?

Quelle concertation a déjà été menée avec les organisations syndicales, les Régions, les associations de voyageurs et les autres parties prenantes? Pour quels résultats? Quelles consultations sont encore prévues? Quel calendrier le gouvernement s'est-il fixé pour présenter l'architecture définitive de la réforme? Enfin, le gouvernement a-t-il réalisé ou commandé une analyse d'impact économique, social, budgétaire et opérationnel de cette réforme, notamment au regard des expériences menées dans d'autres États membres de l'Union européenne?

02.02 Irina De Knop (Anders.): Het huidige openbaarvervoerscontract met de NMBS loopt af eind 2032. Tegen dan moet België zijn spoorwegnetwerk verder aanpassen aan het Europese kader, waarbij competitieve aanbesteding van het reizigersvervoer per spoor de regel is geworden. De ministerraad heeft op 18 juli beslist over de principes voor de organisatie van de spoorwegmarkt na 2032. Het is positief dat daarin wordt gekozen voor een geleidelijke openstelling voor concurrentie via een gefaseerd

proces, waarbij de contracten op de markt zullen worden gebracht.

Tegelijkertijd zal de NMBS na 2032 opnieuw een rechtstreeks gegund uitdovend contract krijgen voor alle diensten die tegen het einde van het huidige contract nog niet in concurrentie zijn gebracht. Het is die laatste beslissing, die ons ongerust maakt, mijnheer de minister. Gaat het om een beperkt deel van het aanbod dat nog tijdelijk bij de NMBS zal blijven? Of zal het gaan om nagenoeg het volledige netwerk, waarbij private partners alleen op de grote, interessante lijnen actief zullen zijn? Een geleidelijke liberalisering mag uiteraard geen manier worden om de echte marktopening tegen te gaan.

Welk aandeel van het reizigersvervoer per spoor wilt u tegen 1 januari 2033 daadwerkelijk via een competitieve aanbesteding hebben toegewezen? Kunt u hiervan een concrete doelstelling geven? Voor welke lijnen of diensten overweegt u na 2032 nog een rechtstreekse gunning aan de NMBS en op basis van welke criteria? Hoelang kan dat uitdovend contract met de NMBS maximaal lopen?

De ministerraad heeft u het mandaat gegeven om de toekomstige architectuur van de sector voor te bereiden en een kalender voor de geleidelijke invoering opnieuw aan de regering voor te leggen. Wanneer zult u die architectuur en die kalender voorleggen?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, bij de bespreking van uw beleidsnota, waarin u aangaf dat u de eerste analyse van de FOD Mobiliteit en Vervoer wilde afwachten om daarna in de Kamer een politiek debat te starten over de toekomst van de openbare dienstverlening na 2032, wees u erop dat die in 2025 was opgestart. Is die analyse inmiddels afgerond en kunt u al een aantal conclusies toelichten?

Wanneer zult u, zoals u hebt aangegeven tijdens de uiteenzetting van uw beleidsnota, het politieke debat naar de Kamer brengen en hoe ziet u dat debat concreet?

Welke modellen voor de organisatie van het reizigersvervoer per spoor na 2032 liggen vandaag al op tafel?

Wanneer komt u met een duidelijke kalender voor de uitvoering van de aangekondigde hervormingen? Hebt u daarvoor al een planning? Welke belangrijke beslissingen moeten volgens u tijdens deze legislatuur nog worden genomen om die hervormingen door te voeren?

Zult u ervoor zorgen dat België voldoende voorbereid is op de beëindiging van het huidige openbaredienstcontract met de NMBS eind 2032?

02.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, récemment vous avez confirmé votre volonté de libéraliser le rail en Belgique. Sans débat, sans consultation! Alors même que le changement climatique demande de faire du rail une priorité, vous désinvestissez et vous libéralisez. Le 18 juillet, vous avez, en effet, validé un document, dont on ne connaît pas vraiment le contenu. On ne sait rien sur l'architecture future du réseau libéralisé, ni dans quels délais vous allez le concrétiser.

Chaque fois que la question est soulevée en commission et que le sujet est évoqué, nous demandons des informations. Même à huis clos, s'il le fallait, mais nous heurtons systématiquement à un refus de la majorité.

Pourquoi avez-vous refusé un débat sur la libéralisation du chemin de fer en Belgique, alors que vous savez que cela ne fonctionne pas dans les autres pays qui ont fait ce choix? C'est comme une évidence, mais certains la nient!

Pourquoi ne pas opter pour une nouvelle attribution directe à la SNCB au lieu d'un "contrat en extinction" qui selon votre plan sera nécessairement attribué à la SNCB après le 31 décembre 2032? Vous contestez la base juridique d'une nouvelle attribution directe, mais en reprenant votre réflexion on se demande dès lors quelle est la base juridique d'un "contrat en extinction" attribué à la SNCB.

Comment se dérouleront les différents appels d'offre? Étant donné que votre objectif est d'organiser une véritable mise en concurrence, comment allez-vous supprimer les "barrières à l'entrée" pour de nouveaux concurrents? Je pense à l'acquisition de matériel roulant qui pourrait fonctionner sur le réseau belge, de transfert potentiel de matériel roulant de la SNCB, à l'accès aux ateliers pour réparer

le matériel, etc.

Comment allez-vous faire pour maintenir l'utilisation de l'ensemble du réseau actuel? Cela ne risque-t-il pas d'aboutir à un rail à deux vitesses entre les grandes lignes rentables et les petites lignes abandonnées? Quand pourrons-nous disposer de votre document stratégique fixant toutes les étapes futures de votre libéralisation du rail?

De **voorzitter**: Zijn er leden van andere fracties die wensen aan te sluiten in dit debat? (Nee)

02.05 **Jean-Luc Crucke**, ministre: *Geachte collega's*, je voudrais tout d'abord souligner que la décision du Conseil des ministres du 17 juillet 2026 me donne expressément mandat de développer les modalités du fonctionnement futur du secteur ferroviaire dans un environnement ouvert à la concurrence. Je demanderai à la Chambre de vous transmettre cette décision, si nécessaire.

De huidige openbaredienstovereenkomst met de NMBS loopt eind 2032 af. In dat kader werd mij uitdrukkelijk de opdracht gegeven om de toekomstige architectuur van de sector en de modaliteiten voor de geleidelijke openstelling voor concurrentie uit te werken.

La décision du Conseil des ministres est dans la droite ligne de l'accord de gouvernement, qui prévoit de préparer et de mettre en œuvre les réformes nécessaires afin d'organiser la contractualisation des missions de service public après 2032 et de préparer la SNCB à évoluer dans cet environnement dans de bonnes conditions.

Fixer les règles du marché et organiser la transition de manière ordonnée sont essentiels pour deux raisons: d'abord, pour assurer la continuité du service public rendu aux voyageurs sur l'ensemble du territoire, et ensuite, pour permettre à la SNCB de conforter sa position d'entreprise publique performante.

Le chantier est important et ne souffre aucune improvisation. Il a été décidé de procéder par étapes, sur la base des premières orientations approuvées par le Conseil des ministres. Je présenterai d'ici à la fin de cette année les éléments relatifs à l'architecture proposée ainsi qu'au calendrier de mise en œuvre progressive des réformes.

Il est, dès lors, prématuré d'aborder la question de la stratégie d'allotissement et du calendrier de mise en concurrence, lesquels nécessiteront naturellement la réalisation ou l'approfondissement d'études. Il n'est donc pas encore possible de préciser comment le réseau sera réparti en différents lots ni de présenter un calendrier détaillé des appels d'offres. Je peux, cependant, vous assurer que je veillerai à la cohérence opérationnelle de l'organisation future des services ferroviaires, tant à l'échelle du réseau dans son ensemble qu'à celle de chaque contrat de service public.

Dat betekent ook dat ik vandaag nog niet het concrete aandeel van het reizigersvervoer kan vastleggen dat tegen 1 januari 2033 via een competitieve aanbesteding toegewezen zal worden, bijvoorbeeld uitgedrukt in treinkilometers. Evenmin kan ik op dit moment bepalen voor welke lijnen of diensten na 2032 eventueel nog een rechtstreekse gunning aan de NMBS zal gelden, noch hoelang een dergelijk uitdovend contract maximaal zou kunnen lopen.

Vandaag is het van belang dat er een richting wordt bepaald voor de toekomst. Veel te lang werden de nodige hervormingen uitgesteld. Dat neemt niet weg dat de overgang geleidelijk en beheerst moet verlopen, met respect voor het recht en voor de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger.

Je peux, toutefois, vous confirmer que l'analyse de la Direction générale du SPF Mobilité et Transports, lancée en 2025, est désormais finalisée et m'a été présentée.

Cette étude avait pour objectif d'examiner les différents scénarios permettant de définir une organisation idéale du service public de transport ferroviaire de voyageurs en Belgique et d'identifier les principales options pour l'organisation future du secteur.

Cette analyse constitue donc un élément de travail important pour la suite. Elle doit à présent être intégrée dans le travail politique et dans la définition plus détaillée de l'architecture future du secteur.

Het aangekondigde politieke debat in de Kamer zal kunnen voortbouwen op die verdere uitwerking.

Je souhaite également être clair sur la question du personnel. Conformément à l'accord de gouvernement, différentes réformes ont, d'ores et déjà, été mises en œuvre en ce qui concerne la gestion du personnel. Dans ce contexte, les droits acquis et les avantages sociaux ne sont pas remis en cause. Ce principe devra également être respecté dans le cadre des futures décisions relatives à l'organisation du secteur. Je veillerai par ailleurs à garantir un cadre social commun à tous les opérateurs ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'organisation du dialogue social.

Il est, en outre, essentiel que la coordination du secteur soit garantie. Cela concerne notamment l'interopérabilité technique, la coordination des horaires afin d'assurer la coexistence entre les services publics et les services commerciaux, notamment ce que l'on appelle l'*open access*, ainsi que l'utilisation efficace de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant.

Cette coordination devra également permettre de préserver l'unicité tarifaire et l'uniformité de la billetterie dans le périmètre du service public, dans un environnement technique et organisationnel ouvert aux autres modes de transport gérés par les Régions ou par des acteurs privés. Les dispositifs nécessaires devront donc être mis en place à cette fin. La question de l'accessibilité et de la qualité du service est donc pleinement prise en considération.

Il en va de même de la nécessité de garantir une offre ferroviaire cohérente sur l'ensemble du territoire. À ce stade, les modalités concrètes de cette organisation doivent encore être définies dans le cadre du travail en cours. L'objectif est précisément de disposer, à l'issue de ce travail, d'une vision claire de l'organisation future du secteur et d'un calendrier permettant à la Belgique de préparer progressivement l'échéance de la fin de l'actuel contrat de service public.

Enfin, il convient de rappeler que la libéralisation du secteur ferroviaire est un processus rendu obligatoire par le droit ferroviaire européen. Les exceptions à la mise en concurrence des contrats de service public sont limitées et d'interprétation restrictive, mais elles ne remettent en aucune manière en cause le droit des autorités publiques de définir et d'organiser un service public ferroviaire.

Comme l'indique la décision précitée du Conseil des ministres, ce processus, lorsqu'il est correctement organisé et maîtrisé, présente également des opportunités d'amélioration de la qualité, de l'efficacité et du niveau de service ferroviaire, y compris sur les lignes les moins rentables mais néanmoins essentielles à la cohésion économique, sociale et territoriale du pays, ainsi qu'à la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles et de notre impact sur l'environnement.

Cela suppose une vision d'avenir pour le transport ferroviaire, des objectifs clairs et un cadre réglementaire stable. L'ouverture à la concurrence, lorsqu'elle est correctement organisée, peut donc contribuer à rendre le service ferroviaire plus efficace et plus durable.

L'évaluation des expériences menées à l'étranger ne dit d'ailleurs pas autre chose.

Quant au prix du ticket, il dépend des obligations de service public définies par l'autorité publique. Il n'est donc pas correct d'assimiler la contractualisation des missions de service public à un désinvestissement public dans le rail ou à une augmentation de la contribution des voyageurs à la couverture des coûts.

En conclusion, le travail n'est donc pas achevé. Il ne fait même que commencer, oserais-je dire. L'analyse du SPF Mobilité et Transports constitue une base de travail. Le mandat politique est désormais donné afin de traduire cette analyse et les principes arrêtés par le Conseil des ministres en une architecture concrète ainsi qu'en un calendrier de mise en œuvre.

C'est ce travail qui devra permettre de déterminer précisément la stratégie d'allotissement, le rythme de la mise en concurrence, les éventuels services faisant encore l'objet d'une attribution directe, ainsi que les mécanismes nécessaires pour garantir les intérêts des voyageurs et le respect des droits acquis du personnel.

Je prendrai le temps nécessaire pour mener une analyse approfondie et présenterai ensuite des propositions concrètes au gouvernement. Cela permettra de poursuivre le débat politique sur l'avenir

du transport ferroviaire de voyageurs en Belgique.

02.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses. J'aurais évidemment souhaité en obtenir davantage, mais il semble que nous devons attendre la fin de l'année.

J'entends également que différentes analyses ont déjà été réalisées. Pourriez-vous les transmettre au Parlement? Enfin, je voudrais tout de même ajouter que c'est la troisième fois que nous demandons à cette commission d'organiser des auditions sur ce sujet. À trois reprises, cette demande est refusée et, à trois reprises, un débat sur l'un des plus grands chantiers du gouvernement nous est refusé!

Je vais tout de même relayer l'une des voix que nous aurions souhaité entendre. Selon elle, la libéralisation est une folie. Et ce n'est pas un syndicaliste qui le dit, mais bien l'ancien CEO de la SNCB, Jo Cornu, dans une interview accordée à la VRT. Il y a rappelé une vérité assez simple au journaliste: le transport ferroviaire est structurellement déficitaire. Sans subvention publique, les trains ne roulent pas. À moins d'une explosion des tarifs, les recettes issues de la vente des billets ne permettent pas de couvrir les coûts du rail.

Il convient également de rappeler que si le rail représente un coût pour la collectivité, c'est parce qu'il remplit des fonctions essentielles. Dans un pays qui bat des records d'embouteillages et face à l'urgence climatique, la question n'est pas de mettre le rail en concurrence, mais d'en faire l'ossature de la mobilité de demain. C'est pourtant l'inverse de la direction prise aujourd'hui par le gouvernement.

Sachant que notre vision n'est pas la même que la vôtre, je reviendrai avec d'autres questions.

02.07 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, ik ben ontgoocheld over uw antwoord. U geef immers enkel wat algemeenheden mee, namelijk dat er een studie is, dat u de doelstellingen onderschrijft, dat het moeilijk is en dat binnen het Europese kader maar een beperkte afwijking mogelijk is. Dat zijn punten die wij al weten. U hebt dus niet geantwoord op de vragen.

De vragen die wij stellen, zijn heel duidelijk. Voor welk aandeel wenst u de liberalisering door te voeren? Welk aandeel wenst u bij de NMBS te behouden? Over hoeveel kilometers gaat het concreet? Wat zal het stappenplan zijn? Op die vragen hebben we geen antwoord gekregen.

Ondertussen hebt u inderdaad vermeld dat een studie is opgeleverd. Het zou heel relevant en logisch zijn dat ook het Parlement kennis kan nemen van die studie, zodat we het debat op een onderbouwde manier met u kunnen voeren en niet blijven steken in algemeenheden, zoals nu het geval is. Mijn vraag is dan ook om die studie aan het Parlement te bezorgen.

Het zou inderdaad goed zijn om bij gelegenheid hoorzittingen over het thema te houden. Is het misschien de bedoeling dat de liberalisering van het spoor een beslissing wordt van de arizonaregering en dat dat opnieuw een politiek dossier wordt, net zoals de vliegroutes een politiek dossier zijn geworden? Het zou toch echt de bedoeling moeten zijn om de dienstverlening aan de klanten en de reizigers voorop te stellen en te zorgen voor een duurzame liberalisering die de mensen en de pendelaars echt helpt.

02.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister. Het is heel duidelijk dat we de komende tijd nog voor gigantische hervormingen staan binnen het spoorlandschap. 2032 lijkt nog heel ver weg, maar in termen van hervormingen is dat eigenlijk al morgen.

Als we dit goed en tijdig willen aanpakken, mag het dossier zeker geen vertraging oplopen. Het lijkt dan ook goed om het debat tijdig en grondig te voeren; ik denk dat dat de wens is van iedereen in het halfroond. U weet uiteraard dat de N-VA-fractie heel graag constructief meedenkt over die hervormingen, die echt wel nodig zijn.

Eén zaak moet daarbij altijd vooropstaan, en dat is de treinreiziger. Welke keuzes we ook maken over de organisatie van het spoor, de treinreiziger moet centraal staan. Het aanbod en de dienstverlening moeten beter. We kijken alvast uit naar de verdere stappen in de liberalisering.

02.09 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, je ne comprends vraiment pas. Il y a quelques

semaines encore, vous vous disiez vous-même ouvert à un débat et à des auditions sur le sujet, comme tout le monde vous le demande, même la N-VA. Dès lors, pourquoi n'avons-nous pas ce débat? En connaissez-vous la raison? Parce que la majorité, lorsque nous le demandons, ne le souhaite pas. Je ne sais pas si c'est la N-VA ou si c'est vous-même qui devez convaincre les autres parlementaires de votre majorité, mais s'il vous plaît, faites l'effort de conviction, vous en êtes capable. Je le pense sincèrement.

Monsieur le ministre, je vais être honnête avec vous, cela fait longtemps que je n'ai plus lu Sartre – pour faire référence à votre citation d'hier. En revanche, je me rappelle qu'Albert Camus, dans son œuvre *La Peste*, soulignait que le mal dans le monde vient presque toujours de l'ignorance et que la bonne volonté peut faire autant de dégâts que la méchanceté si elle n'est pas éclairée. Monsieur le ministre, je ne vous reproche pas votre bonne volonté pour faire avancer la libéralisation, certainement pas. En revanche, je vous reproche d'en ignorer les conséquences catastrophiques pour les usagers.

Je vous demande de mesurer le foutoir – désolé du terme – que vous allez installer avec le partage du réseau que vous désirez, ou que vous semblez désirer. Nous ne savons, du reste, pas exactement ce que vous désirez, pour autant que vous ayez un désir, d'ailleurs. C'est peut-être déjà très corseté dans l'accord de majorité, ce qui nous empêche finalement d'en débattre.

Vous faites fausse route, monsieur le ministre, et ce sont les citoyens qui risquent de payer la note. Personnellement, je suis vraiment intéressé de savoir s'il y aura des billets de couleurs différentes, des zones rurales, des zones urbaines, des vitesses différentes, un rail à deux vitesses. En guise de réponse, vous nous dites: "Circulez – pas sur le rail –, il n'y a rien à voir, c'est prématuré. Je vous dirai ce qu'il en est quand nous aurons terminé." Mais non, ce n'est pas ce que nous vous demandons! Nous vous demandons un échange constructif dans l'intérêt du citoyen. Je vous remercie.

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai été retenue dans une autre commission et ai écouté votre réponse à distance. Je ne manquerai pas de suivre ce dossier dans les prochains mois, car il me tient particulièrement à cœur. En effet, en tant que navetteuse et voyageuse en train pendant mes loisirs, je peux vous dire que mes expériences en matière de libéralisation du rail sont extrêmement peu encourageantes.

Je pense que nous vous l'avons déjà dit et redit, mais nous avons besoin d'une véritable évaluation de cette question. Les sites nous renvoient d'un côté à l'autre. Un jour, l'un de mes trains ayant été annulé, j'ai dû prendre un train d'une autre compagnie qui assurait le service mais qui, pour le coup, n'a pas pu assurer les correspondances. Ce sont là des problèmes qui se présentent très concrètement pour les voyageurs aujourd'hui.

Je pense dès lors qu'en tant que ministre belge de la Mobilité, vous devez porter ce dossier au niveau européen pour contester cette libéralisation et faire en sorte qu'une évaluation en profondeur de ce qui a déjà été fait à l'étranger puisse guider la libéralisation ailleurs.

Nous sommes en effet en train de nous engouffrer dans un mécanisme qui compromettra significativement notre service public, un outil qui, ne l'oublions pas, a été financé par l'argent des Belges pendant des décennies. C'est un outil qui nous appartient, mais que nous nous apprêtons potentiellement à détruire.

Je pense que vous devez vraiment être alertés à ce sujet. Plutôt que de vous engouffrer dans cette espèce d'obligation et de vous dire que vous n'avez pas le choix, pourquoi ne pas porter ce dossier à l'Europe et vous montrer combattif, en remettant en question cette obligation qui a été édictée voilà des années et sur laquelle nous avons désormais du recul?

Nous continuerons donc à suivre ces éléments avec intérêt.

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

03 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffing van overwegen in Hoeselt" (56017400C)

03 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de passages à niveau à Hoeselt" (56017400C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dit is een opvolgvraag. Ik verwijs naar de plannen van Infrabel om spoorlijn L34 overwegvrij te maken. Daartoe moeten nog vijf overwegen op het grondgebied van Hoeselt worden afgeschaft.

Bij de indiening van mijn vraag in juni werd een variantenstudie uitgevoerd om voor elke locatie het meest geschikte alternatief te bepalen. Die studie zou in augustus afgerond worden. Tijdens de commissievergadering van 24 juni liet u mij weten dat er tussen Infrabel en de stad Bilzen-Hoeselt een consensus bestond over wat er met vier van de vijf overwegen moest gebeuren. Twee zouden worden vervangen door een wegtunnel, één door een fietstunnel en voor één overweg wordt geen alternatief uitgetekend.

Ik heb vier concrete vragen en ik hoop op concrete antwoorden. Voor welke overwegen gaat de voorkeur naar een wegtunnel? Voor welke overweg gaat de voorkeur naar een fietstunnel? Voor welke overweg wordt geen alternatief uitgetekend en wat betekent dat concreet? Ten slotte, over welke overweg bestaat nog geen consensus? Welke opties liggen op tafel en waarover bestaat eventueel nog discussie?

03.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Mijnheer Raskin, Infrabel behandelt dit dossier met de bedoeling om tot een evenwichtige, duurzame en breed gedragen oplossing te komen voor alle betrokken partijen. De gesprekken met de stad Bilzen-Hoeselt verlopen constructief, maar een aantal stappen moet nog worden afgerond voordat meer gedetailleerde informatie kan worden meegedeeld.

Het is daarbij belangrijk om het goede verloop van het overleg en de toepasselijke procedures in acht te nemen en de formele beslissingen te respecteren. Infrabel wil in dat kader met de nodige zorgvuldigheid te werk gaan, met respect voor de omwonenden, de lokale overheden en het algemeen belang, zodat voor elke betrokken overweg de meest aangewezen oplossing kan worden uitgewerkt.

De vijf betrokken overwegen op het grondgebied van Hoeselt zijn de overwegen 35, 36, 39A, 40 en 41.

Enkele voorkeursvarianten voor de overwegen op de lijn 34 Luik-Hasselt te Hoeselt liggen op tafel. Ze dienen nog verder te worden uitgewerkt. Daarvoor dient dus het resultaat van de variantenstudie nog te worden afgewacht. Voor vier van de vijf overwegen is er momenteel al een consensus tussen Infrabel en de stad met betrekking tot het type variant, namelijk twee wegtunnels en een fietstunnel. Voor één overweg wordt er geen alternatief voorzien, maar wordt gezocht hoe de drie woningen ontsloten kunnen blijven. Die liggen ingesloten in een natuurgebied.

Infrabel blijft actief verder werken aan dit dossier in nauwe afstemming met de stad Bilzen-Hoeselt en de betrokken partijen.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u, mijnheer de minister. Met alle respect, maar dat is een bijzonder ontgoochelend antwoord, omdat u herhaalt wat u mij gezegd hebt op 24 juni, namelijk dat twee overwegen zouden worden vervangen door een wegtunnel en één door een fietstunnel. De variantenstudie waar u vandaag opnieuw naar verwijst, is eigenlijk al afgerond in augustus.

Ik begrijp dus dat Infrabel bij monde van u geen concrete informatie wil geven, terwijl er een consensus is tussen de stad en Infrabel. Die consensus is er en ik vraag u waar het concreet over gaat, maar ik krijg geen antwoord. Ik vind dat bijzonder ontgoochelend. Ik zal u de volgende keer – misschien zit de vraag nu al opnieuw in uw mailbox – dus exact dezelfde vraag stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La hausse de la fréquentation des gares liégeoises et les mesures d'accompagnement" (56018141C)

04 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Flankerende maatregelen voor de toenemende reizigersstromen in de Luikse stations" (56018141C)

04.01 **Gilles Foret** (MR): Monsieur le ministre, les chiffres récents de fréquentation des gares liégeoises témoignent d'une évolution particulièrement encourageante pour la mobilité ferroviaire à Liège. Entre 2019 et 2024, le nombre de voyageurs montant en train un jour de semaine a fortement progressé dans plusieurs gares de la ville. À Liège-Guillemins, la fréquentation est passée d'environ 17 900 voyageurs par jour de semaine en 2019 à plus de 22 000 en 2024, soit une hausse de l'ordre de 23 %. La progression est encore plus marquée à Liège-Carré avec une augmentation d'environ 41 %. La gare de Liège-Saint-Lambert connaît également une hausse plus modérée mais significative d'environ 13 % avant même que les effets complets de la nouvelle gare ne puissent être évalués.

Ces chiffres sont donc positifs et confirment que le train occupe une place croissante dans les habitudes de mobilité à Liège, en complément des autres modes de transport, notamment dans un contexte de transformation urbaine, de développement du tram et de recherche d'alternatives crédibles à la voiture individuelle lorsque celles-ci sont pertinentes. Cette dynamique doit toutefois être accompagnée. La gare de Liège-Guillemins est une véritable porte d'entrée pour la ville et pour la région. Les problèmes déjà évoqués en matière d'ascenseurs, d'escalators, de propreté, d'accessibilité et de qualité d'accueil doivent donc faire l'objet d'un suivi attentif, afin que la hausse de fréquentation se traduise en une expérience voyageur à la hauteur de l'importance stratégique de cette gare.

Monsieur le ministre, pourriez-vous préciser quelle analyse la SNCB tire de cette hausse de fréquentation dans les gares liégeoises? Quand les chiffres complets pour l'année 2025 seront-ils disponibles, compte tenu du changement de méthode de comptage annoncé? Cette progression se confirme-t-elle également le week-end et dans les gares plus petites de l'agglomération liégeoise? Quelles mesures sont prévues pour accompagner cette hausse, notamment en matière d'accessibilité, d'entretien, de propreté et d'information aux voyageurs à Liège-Guillemins? Enfin, des évolutions comparables sont-elles observées dans les autres grandes villes ou communes du pays? Quels enseignements peuvent en être tirés pour la politique ferroviaire?

04.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, les chiffres que vous avez évoqués sont effectivement encourageants et confirment l'attractivité croissante du train dans la région liégeoise. Cette évolution est également assez généralisée ailleurs dans la région. Cette évolution est positive pour la mobilité de nos concitoyens et démontre l'importance des investissements réalisés ces dernières années dans l'offre ferroviaire. Elle implique également une vigilance particulière afin que la qualité du service, l'information des voyageurs, l'entretien des infrastructures et l'accessibilité évoluent au même rythme que la fréquentation.

La SNCB observe depuis plusieurs années une réelle croissance du nombre de voyageurs en région liégeoise. Celle-ci s'explique notamment par le développement de l'offre S dans et autour de la Cité ardente, par les conséquences des inondations dans la vallée de la Vesdre, qui ont malheureusement privé de nombreux ménages de leur véhicule et modifié certaines habitudes de déplacement ainsi que par les travaux du tram qui, jusqu'en avril 2025, ont compliqué l'accès en voiture au centre-ville et favorisé, par contre, l'utilisation du train.

Entre 2019 et 2024, une progression réelle de la fréquentation a été constatée, en particulier en semaine, à Liège-Guillemins, Liège-Carré et Liège-Saint-Lambert. De fortes croissances sont également observées dans de nombreuses gares urbaines et périurbaines, notamment le long des vallées de l'Ourthe et de la Meuse. Ces évolutions concernent tant les jours de semaine que le week-end. Durant le week-end, la hausse est, dans de nombreuses gares, plus marquée le dimanche, ce qui témoigne de la place croissante du train dans les choix de mobilité des ménages.

Les chiffres de fréquentation par gare pour 2025 ne sont pas encore disponibles et je ne peux donc, à ce stade, étendre l'analyse au-delà des données de 2024. Je ne dispose pas davantage d'informations concernant la date à laquelle ils seront disponibles. Les données de 2025 sont toutefois établies selon une nouvelle méthodologie, davantage fondée sur les données relatives aux titres de transport vendus

que sur les observations visuelles historiques. Cette approche permettra de mieux refléter les déplacements effectivement réalisés et d'identifier plus précisément les flux entre les gares, les trains empruntés et les types de titres de transport utilisés.

Cependant, cette évolution méthodologique rendra plus délicate la comparaison directe avec les anciennes séries. Néanmoins, les nouvelles données conserveront toute leur pertinence lorsqu'elles seront disponibles. Les chiffres consolidés pour 2025 seront communiqués une fois l'ensemble des données validées selon cette nouvelle méthodologie. Leur analyse permettra d'affiner la connaissance de la fréquentation. Cette meilleure connaissance des flux constitue un outil précieux pour adapter, comme vous le comprendrez, l'offre ferroviaire dans le cadre des futurs plans de transport, mais également pour orienter les investissements et améliorer les services proposés aux voyageurs.

S'agissant plus particulièrement de Liège-Guillemins et de l'accessibilité et la disponibilité de ses ascenseurs et escalators, la propreté, l'entretien et l'information des voyageurs, ces questions ont déjà fait l'objet de plusieurs échanges dans cette assemblée. Ces enjeux font l'objet d'un suivi permanent de la part de la SNCB, indépendamment de l'évolution de la fréquentation. Les plans d'action engagés sont poursuivis afin d'améliorer la disponibilité des équipements et de maintenir un niveau de qualité conforme au rôle stratégique de Liège-Guillemins.

Plus largement, l'évolution observée à Liège s'inscrit dans une dynamique que l'on retrouve dans plusieurs grands pôles ferroviaires du pays. Les enseignements tirés de cette évolution de la fréquentation permettront à la SNCB d'adapter progressivement son offre, ses investissements et ses services aux nouvelles habitudes de mobilité des voyageurs.

L'évolution observée à Liège confirme que le rail joue un rôle central. Cette croissance doit s'accompagner d'investissements ciblés et d'une amélioration continue. J'accorde une attention particulière aux enjeux d'accessibilité, comme vous le savez, et ceci s'inscrit pleinement dans les travaux actuellement menés dans le cadre de la vision 2040 que mon cabinet et le SPF Mobilité et Transport finalisent pour l'accessibilité du rail. Mon objectif est de rendre progressivement l'ensemble des systèmes ferroviaires plus inclusifs et plus accessibles à tous les usagers.

04.03 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, vous rappelez l'importance de bénéficier de données objectives pour mieux apprécier l'évolution du trafic ferroviaire. J'attends avec impatience la nouvelle méthode de calcul pour voir comment elle oriente cette évaluation et comment nous pourrions évaluer et apprécier l'évolution de la fréquentation des voyageurs, à Liège ou ailleurs en Belgique.

Nous avons rappelé l'importance de garantir et maintenir l'expérience voyageurs positive, avec une qualité du service, la robustesse et la fréquence des trajets, la fiabilité de l'offre. J'apprécie aussi que vous ayez soulevé l'importance de l'offre S, notamment pour la mobilité autour des grands centres urbains du pays. Cette offre est stratégique et complémentaire avec l'offre de transports proposée autour et dans les villes. Il faut continuer à la rendre visible pour les voyageurs, car elle est parfois méconnue, et la renforcer. Le nouveau plan de transport va dans ce sens-là. Continuons et voyons comment nous pouvons rendre l'alternative à la voiture individuelle positive et attractive grâce à la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact du prix des carburants sur la fréquentation ferroviaire" (56018143C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train, l'une des solutions face à la flambée du prix du carburant" (56019522C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La crise énergétique et le ticket de train à 1 euro" (56019558C)

05 Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De impact van de brandstofprijzen op het aantal treinreizigers" (56018143C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De trein als een van de oplossingen voor de forse stijging van de brandstofprijzen" (56019522C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De energiecrisis en treintickets voor 1 euro" (56019558C)

05.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la forte hausse des prix des carburants observée ces derniers mois semble avoir des répercussions directes sur les comportements de mobilité des citoyens. Alors que les prix à la pompe ont fortement augmenté, plusieurs indicateurs montrent une adaptation des déplacements: diminution du nombre de kilomètres parcourus sur le réseau routier et hausse de l'utilisation du train. Selon les éléments communiqués par la SNCB, la vente des titres de transport individuel a augmenté de près de 10 % en mars et avril par rapport à la même période de l'année précédente, avec une tendance similaire en mai. Les abonnements domicile-travail ont également progressé de 8 % en mars et de plus de 9 % en avril. Une enquête menée auprès des voyageurs indiquerait par ailleurs qu'une personne sur deux ferait explicitement le lien entre la hausse du prix des carburants et son recours accru au train.

Cette évolution mérite attention. Pour le Mouvement Réformateur, le report modal doit être encouragé par l'attractivité, la fiabilité, la liberté de choix, plutôt que par la contrainte. Si le train devient une solution plus compétitive dans un contexte de carburant cher, il faut pouvoir en mesurer précisément les effets, comprendre les profils des nouveaux usagers et adapter l'offre lorsque cela se justifie.

Monsieur le ministre, quelles sont les données actualisées de fréquentation ferroviaire depuis le début de la hausse des prix des carburants? La progression concerne-t-elle principalement les tickets individuels, les abonnements domicile-travail ou les produits comme la carte Train+?

Quelles lignes, gares ou régions connaissent les hausses les plus marquées, en particulier en Wallonie ou autour des grands pôles urbains? La SNCB observe-t-elle un changement durable des habitudes ou plutôt un effet conjoncturel lié au prix à la pompe? Je vous remercie.

05.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les prix des carburants atteignent aujourd'hui des niveaux records. Pour les familles, les salariés et les indépendants, cette hausse fait mal au portefeuille. Pour certains, cela signifie renoncer à certains trajets, avec toutes les difficultés que cela entraîne. Pour d'autres, cela signifie tout simplement renoncer à certaines activités. Pourtant, alors que plusieurs pays ont pris des initiatives pour réduire les taxes ou encourager davantage l'utilisation du train, qu'a fait votre gouvernement jusqu'à présent? Pas grand-chose. Ah si: il a voté une hausse des accises durant l'été. C'est tout de même assez incroyable.

Monsieur le ministre, à l'heure où le prix des carburants explose et rend les déplacements en voiture de plus en plus difficiles pour les ménages et les travailleurs, à l'heure aussi où les effets du dérèglement climatique se font ressentir et nécessitent un report urgent vers des modes de transport plus durables, comptez-vous agir? Plus précisément, pouvez-vous vous engager à revoir vos économies prévues dans le rail, alors même que l'Union européenne permet désormais de neutraliser certaines dépenses écologiques dans les règles relatives aux déficits? Envisagez-vous de réduire le prix des billets de train, comme cela se fait ailleurs en Europe? Enfin, pouvez-vous garantir que ce soutien public serait financé par des moyens budgétaires supplémentaires, afin de ne pas grever les finances de la SNCB?

05.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, près de quatre mois se sont écoulés depuis

notre dernier échange sur ce sujet, au début du mois de juin. Quatre mois durant lesquels les prix à la pompe n'ont cessé d'augmenter. Quatre mois durant lesquels des milliers de familles ont continué à devoir former des choix impossibles entre faire le plein, se chauffer ou remplir le frigo.

À l'horizon, aucune véritable sortie de crise ne semble se dessiner. Le blocage du détroit d'Ormuz se poursuit, tout comme l'agression israélo-américaine contre l'Iran, et l'Europe reste sous perfusion. Aujourd'hui, 97 % de notre pétrole et 90 % de notre gaz sont importés. Aujourd'hui, ce sont Trump, Poutine et les mollahs qui décident du prix de votre plein ici en Europe.

Face à cette situation, la réponse de votre gouvernement se résume jusqu'à présent à quelques dizaines de millions d'euros de compensation destinés aux entreprises, sans véritable mesure structurelle permettant aux ménages de sortir de leur dépendance aux énergies fossiles.

Nous avons pourtant proposé – et nous proposons toujours – une mesure simple, rapide et efficace: dès que le prix du baril dépasse 100 dollars, tous les billets de train seraient proposés à 1 euro, tout comme le stationnement par jour dans les parkings des gares. Le coût de cette mesure est estimé à environ 60 millions d'euros par mois, un montant largement compensé, a priori, par les 46 millions d'euros de TVA supplémentaires générés par la hausse du prix des carburants.

Il s'agit d'une mesure de pouvoir d'achat, ainsi que d'une mesure sociale et de sécurité nationale, parce qu'elle réduirait notre dépendance aux régimes autoritaires. Surtout, c'est l'une des rares mesures qui ne finance pas davantage les énergies fossiles, mais qui aide les citoyens à s'en affranchir. La Lituanie l'a fait dès le 31 mars. La Commission européenne l'a recommandé le 22 avril. Et, en Belgique, toujours rien. Nous attendons, en espérant que cela passe...

Monsieur le ministre, combien de temps encore votre gouvernement va-t-il soutenir un modèle fondé sur la dépendance au pétrole plutôt que d'accélérer la sortie des énergies fossiles? Cette mesure de billets de train à 1 euro est-elle aujourd'hui sur la table du gouvernement? Et si ce n'est pas le cas, quelles mesures structurelles proposez-vous concrètement pour permettre aux ménages de se déplacer sans dépendre du pétrole?

05.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, les données commerciales récentes de la SNCB confirment en effet une évolution globalement positive de la fréquentation ferroviaire, qui se reflète dans les ventes de tickets et dans le niveau des abonnements domicile-travail, désormais à nouveau supérieur à celui de 2019 et même supérieur à la période antérieure au covid. Cette dynamique est particulièrement visible auprès des voyageurs occasionnels. En juillet et août, 15 millions de voyageurs ont choisi le train, notamment pour des excursions d'un jour. Il s'agit de voyageurs munis d'un ticket et donc sans abonnement, soit une hausse de 9,3 % par rapport à la même période l'an dernier.

Je ne pense toutefois pas que la réponse à la hausse des prix des carburants consiste à instaurer la gratuité ou la quasi-gratuité des déplacements en train. L'expérience tend à montrer que ce type de mesures génère surtout des effets d'aubaine et ne conduit pas, en dépit de son coût élevé, à un report modal structurel. Madame Schiltz, je note également que mon prédécesseur n'a pas non plus pris une telle mesure.

Pour ma part, je plaide pour des mesures structurelles plutôt que conjoncturelles. Je suis en effet convaincu que la question énergétique nous accompagne pour longtemps. L'époque de l'énergie bon marché est révolue. Les solutions recherchées doivent donc également s'inscrire dans la durée. Il convient en premier lieu de réduire notre dépendance énergétique. C'est également bénéfique pour la planète, notamment via une électrification intelligente de la mobilité, à commencer bien sûr par le transport ferroviaire, ainsi qu'une diversification du mix énergétique du pays. J'ai soumis des propositions concrètes en ce sens au gouvernement.

Dans le même temps, il est temps d'oser revoir, en laissant aux citoyens et aux entreprises le temps nécessaire, certains mécanismes fiscaux, dont certains sont quasiment propres à la Belgique, qui encouragent effectivement une utilisation irraisonnée de l'énergie en général et de l'énergie fossile en particulier. Il convient ensuite de continuer à développer une offre ferroviaire de qualité, plus fréquente, plus tôt le matin et plus tard le soir, correctement structurée entre les trains IC rapides et confortables et une desserte plus fine des villes et des territoires, et mieux intégrée sur les plans horaire comme tarifaire, avec les transports régionaux et les autres modes de transport.

Le nouveau plan de transport de la SNCB, dévoilé ces derniers jours, va dans ce sens. Pour constituer une véritable alternative à la voiture individuelle, il faut en effet d'abord pouvoir se rendre à destination de manière simple et fiable en transport public. Rendre gratuit un train qui ne circule pas, ou pas au bon moment, ne contribue guère à aider nos concitoyens à se passer de leur voiture.

C'est précisément pourquoi la mise en œuvre progressive des engagements du contrat de service public 2023-2032 est essentielle. Celui-ci prévoit notamment une augmentation de l'offre ferroviaire, comme vous le savez, un renforcement des correspondances et une amélioration de l'offre suburbaine.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que le service ferroviaire représente déjà un coût important pour les finances publiques, notamment parce que la politique tarifaire veille à garantir l'accessibilité financière du train à l'ensemble des publics. Les abonnements scolaires sont très démocratiques. Les employeurs et l'État contribuent directement et de manière importante au coût des abonnements domicile-travail. Les tarifs sociaux avantageux sont disponibles pour les personnes bénéficiant de l'intervention majorée, ainsi que pour les jeunes et les seniors.

La SNCB a en outre introduit, via son offre Train+, de nouvelles réductions pour les personnes qui se déplacent fréquemment en dehors des heures de pointe, a baissé le plafond en vigueur pour les longs trajets et appliqué de manière plus systématique des réductions aux trajets courts. Cette nouvelle offre tarifaire semble d'ailleurs plébiscitée par les voyageurs depuis son lancement. Le prix du billet de train n'est donc objectivement pas le principal obstacle à l'utilisation du train. Néanmoins, les recettes issues des billets restent essentielles à l'équilibre financier du système ferroviaire, d'autant que celui-ci est lui-même confronté à l'augmentation des prix d'énergie.

S'agissant de la répartition géographique de la croissance de la fréquentation, la SNCB suit l'évolution du nombre de voyageurs et des ventes de titres de transport. Elle dispose en interne d'informations plus détaillées, notamment par catégorie de produits, qui lui permettent d'analyser les effets des mesures commerciales et tarifaires. Les données globales de fréquentation sont publiées dans ses rapports annuels et font également l'objet d'un suivi dans le cadre du dialogue de performance avec l'État. L'enjeu est dès lors de transformer la dynamique actuelle de la fréquentation en fidélisation durable. Cela passe par plusieurs leviers complémentaires: une offre tarifaire plus simple, plus transparente et plus attractive; des formules adaptées aussi bien aux voyageurs fréquents qu'aux voyageurs occasionnels; le développement de produits tels que Train+; l'amélioration continue de l'information aux voyageurs; la poursuite des investissements ainsi que la mise en œuvre progressive du contrat de service public.

Les premiers résultats sont encourageants, comme je l'ai signalé. Au premier semestre 2026, la satisfaction des voyageurs poursuit sa progression.

Vous aurez donc compris que je n'entends pas aller dans le sens de l'introduction d'une quasi-gratuité du train, que ce soit de manière temporaire ou structurelle. Je privilégie des leviers qui permettent, au contraire, de faire du train une alternative fiable, durable et structurelle. L'objectif est de nous appuyer sur la dynamique actuelle pour fidéliser les voyageurs qui utilisent déjà le rail et attirer durablement les nouveaux usagers.

05.05 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, comme vous l'avez dit, rien n'est gratuit: il y a toujours quelqu'un qui paie. Je suis comme vous: je privilégie plutôt une offre lisible, amplifiée, ainsi qu'un service de qualité robuste et fiable. C'est ce sur quoi nous devons continuer et ce sur quoi vous devez continuer, avec la SNCB et Infrabel, à travailler.

Je voudrais aussi rappeler l'importance d'une évaluation et d'une amélioration continue. C'est l'état d'esprit dans lequel nous devons continuer à travailler. En effet, si nous voulons avoir cette alternative à la voiture individuelle, il faut une offre de transport multiple. C'est également important pour que le citoyen puisse choisir en toute liberté et, surtout, en fonction de ses besoins. Il est donc essentiel aussi de ne pas opposer les modes de transport, mais de poursuivre ce travail de complémentarité entre les différents moyens de transport.

05.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre du Climat, entendre que la baisse des prix du transport en commun n'est pas souhaitable, c'est quand même un peu ahurissant. On devrait s'inspirer de ce que font les autres pays. La Slovaquie vient, par exemple, de réduire de moitié le prix

des tickets de train. C'est le minimum que l'on puisse faire ici aussi. En effet, 18,80 euros pour Liège-Bruxelles ou 21,30 euros pour Namur-Ostende, pour vous ce n'est peut-être rien, mais pour d'autres c'est quand même une somme. À un moment donné, "trop is te veel" comme on dit.

Alors, qu'on ne me réponde pas que c'est impossible, puisque l'Union européenne supprime des règles relatives au déficit de certaines dépenses écologiques, dont le rail. Mais nous n'avons même pas besoin de nous endetter, nous pouvons aussi aller chercher l'argent où il est: chez les profiteurs de guerre, chez les géants du pétrole, chez les raffineurs et chez tous ceux qui, en réalité, voient leurs bénéfices exploser.

Face à une crise comme celle du carburant, le train est la solution et doit être la solution, alors rendons-le moins cher! Dans ce sens, le groupe PTB va déposer une proposition de résolution qui permettra notamment de généraliser la carte Train+.

05.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je pense qu'il ne faut pas opposer les mesures de crise aux mesures structurelles. Au contraire, elles doivent être complémentaires et il faut pouvoir activer très rapidement des mesures de crise quand elles sont là – en l'occurrence, ce qu'on est en train de traverser et qui ne va pas s'arrêter demain, malheureusement – et, en effet, des mesures structurelles pour renforcer cet outil précieux, ce bijou de famille, qu'est le rail.

Alors, vous nous dites que le train coûte déjà assez cher aux citoyens. Mais le train, ce n'est pas un coût, c'est un investissement. En réalité, chaque euro investi dans le rail nous permet à la fois de remplir nos objectifs climatiques et de désengorger nos routes. Ainsi, la FEB a fait part pendant la Semaine de la Mobilité des griefs que lui inspirait le coût faramineux des embouteillages. À un moment, il faut pouvoir dialoguer avec la FEB sur le financement des services publics parce qu'aujourd'hui, c'est la clé pour avoir des travailleurs qui arrivent à leur réunion et au travail ou qui peuvent même travailler dans le train. Je pense sincèrement que vous devez changer d'approche par rapport au financement de la SNCB.

Bref, je pense qu'abaisser les tarifs drastiquement pendant les périodes de crise est une option. Du reste, les instances européennes elles-mêmes partagent cette opinion. Dès lors, je vous le demande: que mettez-vous, vous, sur la table? Quelle est votre option? Comment comptez-vous inciter davantage de citoyens à prendre le train?

Aujourd'hui, le pouvoir d'achat est sous pression. Les ménages ont du mal à dégager des marges quand ils doivent déjà payer le plein et faire face à toute une série de coûts de plus en plus élevés. Pouvoir rendre le rail extrêmement accessible afin qu'ils puissent opérer un report modal, cela me paraît intéressant. Vous n'êtes pas de cet avis, mais je n'entends pas les solutions alternatives que vous nous proposez. Cela ne me rassure pas, étant donné que ces négociations doivent se tenir au sein de votre gouvernement. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gestion des déchets à la SNCB et les progrès pour le tri dans les gares" (56018144C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les poubelles dans les gares" (56019227C)

06 Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het afvalbeheer bij de NMBS en de betere sortering in de stations" (56018144C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vuilnisbakken in stations" (56019227C)

06.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la SNCB doit gérer chaque année des volumes considérables de déchets liés à son activité dans les trains, gares, quais, ateliers, dépôts et bâtiments administratifs. Selon les chiffres récemment communiqués, l'entreprise aurait collecté environ

22 000 tonnes de déchets en 2025, soit l'équivalent de la production annuelle d'une commune de plus de 30 000 habitants. Le coût de cette gestion serait de l'ordre de 3 à 3,5 millions d'euros par an avec, parallèlement, des recettes liées à la valorisation de certains déchets.

Ce sujet n'est pas neuf. Avant la mise en place du gouvernement actuel, j'avais déjà interrogé votre prédécesseur sur le renforcement du tri dans les gares, à la suite de la campagne lancée par la SNCB en 2020. À l'époque, l'objectif était de permettre aux voyageurs de trier plus facilement leurs déchets dans les gares les plus fréquentées.

Aujourd'hui, des progrès semblent avoir été réalisés: le tri aurait été introduit dans les 100 plus grandes gares du réseau, contre 84 en 2023, et la SNCB indique atteindre un taux de valorisation global de 82 % en 2025. L'objectif affiché est d'atteindre 85 % en 2027, puis 95 % en 2032. Ces chiffres sont encourageants, mais plusieurs défis subsistent: efficacité réelle du tri en gare, absence de tri à bord des trains, différences régionales dans les règles et couleurs de tri, comportement des usagers et part importante des déchets industriels issus des ateliers.

Dès lors, monsieur le ministre, pourriez-vous préciser quelle évaluation la SNCB tire des dispositifs de tri mis en place dans les 100 plus grandes gares du pays?

Une extension progressive du tri est-elle envisagée vers des gares de taille moyenne ou plus petites?

Quelles mesures sont prévues pour améliorer la qualité du tri, limiter les erreurs de dépôt et renforcer la sensibilisation des voyageurs?

Comment la SNCB entend atteindre ses objectifs de valorisation de 85 % en 2027 et 95 % en 2032?

Enfin, quelles pistes sont étudiées pour réduire les déchets à la source, notamment dans les gares, les trains et les concessions commerciales?

06.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, een proper en net station is heel belangrijk voor de reizigers. Vuilbakken spelen daarbij natuurlijk een heel belangrijke rol. Het is dan ook logisch dat de NMBS daarin investeert, voorziet in voldoende afvalvoorzieningen en ervoor zorgt dat deze ook in goede staat blijven.

Recent vernam ik dat er bij de NMBS een nieuwe aanbesteding zou zijn uitgeschreven voor de levering en installatie van nieuwe vuilbakken in verschillende stations. In heel wat stations staan er vandaag al stevige vuilbakken, die specifiek voor het gebruik in stations werden geplaatst. Als die op grote schaal vervangen zouden worden, is het natuurlijk belangrijk om te weten waarom dat nodig is, maar ook of die vervanging wel verantwoord is.

Mijnheer de minister, klopt het dat de NMBS recent een nieuwe aanbesteding heeft uitgeschreven voor de levering en installatie van vuilbakken in de stations? Wat houdt die opdracht precies in? Gaat het hierbij om de vervanging van de al bestaande vuilbakken? Zo ja, om hoeveel exemplaren gaat het dan?

Waarom worden deze vuilbakken vervangen? Is er sprake van slijtage, gewijzigde technische vereisten of zijn er andere redenen?

Wat is de geraamde kostprijs van deze opdracht?

Wat gebeurt er met de bestaande vuilbakken? Worden deze vervangen? Wordt bekeken of deze nog ergens anders kunnen worden gebruikt?

06.03 Jean-Luc Crucke, ministre: La gestion des déchets constitue un volet important de la politique environnementale de la SNCB.

De NMBS werkt hiervoor met kadercontracten voor de uitrusting van haar stations, onder meer voor de vuilnisbakken. Het huidige kadercontract loopt af en de NMBS heeft daarom onlangs een nieuwe aanbesteding uitgeschreven. Die biedt tegelijk de mogelijkheid om het ontwerp van de vuilnisbakken beter af te stemmen op de huidige behoeften.

De nieuwe vuilnisbakken moeten bijdragen aan een betere afvalscheiding. De verschillende afvalfracties worden voor de reizigers duidelijker aangeduid, terwijl het systeem flexibeler en herkenbaarder wordt. Het nieuwe model is bovendien beter bestand tegen vandalisme, regen en ongedierte en kan flexibeler worden ingezet naargelang de situatie in een station.

Depuis janvier 2025, le tri des déchets est organisé dans les 100 gares les plus fréquentées du pays, à savoir les 20 gares de catégorie L et les 80 gares de catégorie M, contre 84 gares en 2023 et seulement 21 en 2018. Ces 100 gares représentent à elles seules plus de 90 % du poids total des déchets produits dans les 555 gares du réseau. Le tri porte sur les fractions PMC, papiers-cartons et déchets résiduels, chaque fraction disposant de son propre sac de couleur.

L'évaluation de ces dispositifs doit toutefois être interprétée avec prudence, les comparaisons dans le temps étant difficiles. En 2018, seule une partie des déchets était pesée et une proportion importante des volumes devait être convertie en poids estimé. Aujourd'hui, les déchets sont pesés par les prestataires du contrat-cadre relatif à la gestion des déchets, ce qui permet d'améliorer progressivement la qualité du *reporting* et, par conséquent, le suivi des résultats.

De bestaande vuilnisbakken worden gefaseerd vervangen, rekening houdend met hun huidige staat en de specifieke situatie in elk station. Het gaat dus niet om een onmiddellijke volledige vervanging van alle bestaande exemplaren. De nieuwe aanbesteding is bovendien nog niet toegewezen, waardoor ik u de geraamde kostprijs op dit moment niet kan meedelen.

À cela s'ajoute le fait qu'une part importante des déchets collectés en gare provient des concessions commerciales, dont la production est souvent déposée dans des conteneurs de la SNCB. On estime que les déchets issus de ces concessions représentent près de la moitié de la production totale de déchets dans les gares de catégorie L et M. Cette réalité doit être prise en compte dans l'analyse des volumes ainsi que dans les actions visant à améliorer la qualité du tri et à réduire les déchets à la source.

Concrètement, les déchets collectés dans les poubelles sont pris en charge par les sociétés de nettoyage qui remplacent les sacs lorsqu'ils sont pleins. Les sacs sont ensuite acheminés vers les parcs à conteneurs de la SNCB et déposés dans les conteneurs prévus pour chaque fraction. Ceux-ci sont ensuite évacués périodiquement ou à la demande par des professionnels agréés ou enregistrés dans le cadre du contrat-cadre relatif aux déchets, en vue de leur traitement selon le type de déchet concerné.

De kwaliteit van de sortering wordt opgevolgd via visuele controles door de teams die instaan voor de afvalinzameling, aangevuld met gerichte controles. In 2024 werden meer diepgaande controles uitgevoerd. Zo werd in de *food court* van Brussel-Zuid een nudgingtest georganiseerd om na te gaan hoe het sorteergedrag van reizigers kan worden verbeterd.

Daarnaast werd in Gent-Sint-Pieters, Brussel-Noord en Charleroi-Central een studie uitgevoerd naar de kenmerken van het restafval, om de samenstelling van deze afvalfractie beter in kaart te brengen en de kwaliteit van de sortering te evalueren.

06.04 Gilles Foret (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour toutes ces précisions.

Je constate que les efforts se poursuivent. Encore une fois, il est important de bien objectiver les collectes et les données afin de pouvoir évaluer le dispositif, mais surtout l'améliorer. Vous avez également rappelé qu'une part importante des déchets provient des concessions commerciales. Il y a donc là aussi un travail à mener afin de limiter autant que possible les déchets à la source.

Pour le reste, je pense que nous sommes sur la bonne voie. Continuons donc dans ce sens. N'hésitons pas non plus à travailler avec les différentes communes, car je pense qu'il existe également tout un écosystème autour des gares qu'il convient de sensibiliser.

06.05 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik begrijp dat het dus niet de bedoeling is om op grote schaal alle vuilnisbakken te vervangen, zeker niet daar waar ze vandaag nog perfect bruikbaar zijn. Dat stelt me gerust. Ik vind het van groot belang dat we bewust omgaan met de middelen die we hebben. Uiteraard moeten beschadigde of versleten vuilnisbakken

worden vervangen. Dat staat ook niet ter discussie. Een proper station vergt nu eenmaal dat de nodige voorzieningen aanwezig en goed onderhouden zijn.

Waar ik wel over wil waken, is dat we geen materieel dat nog perfect bruikbaar is, vervangen door een nieuw model omdat er technisch nieuwe, betere functies zijn. Zeker wanneer de huidige vuilnisbakken nog in goede staat zijn en de reizigers ze correct kunnen gebruiken en ook hun afval kunnen sorteren, zie ik geen reden om ze te vervangen. Ik hoop dan ook dat de NMBS bij deze opdracht het onderscheid blijft maken en ze alleen vervangt waar dat daadwerkelijk nodig is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inning van boetes bij buitenlandse treinreizigers" (56018167C)

07 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perception d'amendes auprès de voyageurs ferroviaires étrangers" (56018167C)

07.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Uit anonieme getuigenissen van NMBS-medewerkers blijkt dat Belgische en buitenlandse treinreizigers mogelijk niet op dezelfde manier worden behandeld wanneer zij zonder geldig ticket reizen. Belgische reizigers zonder geldig vervoerbewijs krijgen meteen een boete terwijl buitenlandse reizigers soms wel nog een gewoon ticket zouden kunnen kopen omdat grensoverschrijdende inning moeilijk is. De NMBS ontkent echter deze verschillende aanpak.

Is de minister op de hoogte van de getuigenissen van NMBS-personeelsleden volgens welke buitenlandse reizigers zonder geldig vervoersbewijs, in het bijzonder reizigers naar Brussels Airport, in bepaalde gevallen alsnog een ticket aan het normale tarief kunnen kopen, terwijl Belgische reizigers voor een identieke overtreding een boete van 90 euro opgelegd krijgen?

Welke concrete instructies gelden momenteel voor treinbegeleiders, Securail-medewerkers en loketpersoneel wanneer een buitenlandse treinreiziger zonder geldig ticket aankomt in het station Brussels Airport-Zaventem?

Welk zijn de huidige procedures om boetes te innen bij buitenlandse treinreizigers? Zijn die volgens de minister voldoende effectief?

Kan de minister een raming maken van de inkomsten die de NMBS verliest omdat ze geen onmiddellijke verkoop aan boord van een ticket meer mogen doen waarbij buitenlanders via een oninbaarheid van hun boete ontsnappen aan financiële implicaties?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, iedere reiziger moet voor het reizen over een geldig vervoerbewijs beschikken. Dat beginsel vormt de basis van het controle- en regularisatiesysteem en geldt op dezelfde wijze voor alle reizigers, ongeacht hun nationaliteit of woonplaats.

Wanneer een reiziger bij een controle geen geldig vervoerbewijs kan voorleggen, wordt de reglementaire regularisatieprocedure toegepast. De reiziger krijgt eerst de mogelijkheid om zich binnen de vastgelegde termijn in regel te stellen. Pas wanneer die regularisatie uitblijft, wordt een volgende stap in de procedure opgestart. De NMBS onderstreept dat er geen specifieke instructies bestaan die resulteren in een verschillende behandeling van buitenlandse reizigers, ook niet voor reizigers van of naar Brussels Airport.

Wat de invordering betreft, de NMBS zet de middelen in die binnen het huidige kader beschikbaar zijn om de verschuldigde bedragen te recupereren. Regularisaties en boetes kunnen via verschillende kanalen worden betaald, onder meer aan de ticketautomaten, aan de loketten, via overschrijving of online. Bij niet-betaling kan het dossier overeenkomstig de geldende procedures worden doorgegeven aan een gerechtsdeurwaarder. Bepaalde schuldvorderingen zijn objectief echter moeilijk in te vorderen, aldus de NMBS, omdat het adres van de betrokkene bijvoorbeeld niet bekend is of omdat hij of zij in het buitenland woont. In die situatie is het inderdaad moeilijk om de juiste adresgegevens te traceren,

de betrokken reiziger te identificeren, het dossier administratief op te volgen en de over te gaan tot de invordering.

Dat betekent echter niet dat de NMBS afziet van bijkomende stappen. De onderneming maakt gebruik van de mogelijkheden die het wettelijke kader biedt en blijft haar controle- en invorderingsprocedures en -instrumenten verbeteren. De strijd tegen fraude blijft een topprioriteit voor de NMBS. Die steunt op duidelijke regels die voor alle reizigers gelden, op controles door treinbegeleiders en gespecialiseerde mobiele controleteams en op gerichte acties in samenwerking met Securail en de bevoegde politiediensten, waar nodig.

Tot slot beschikt de NMBS, wat de financiële impact betreft, niet over een raming van de inkomsten die specifiek verloren zouden gaan als gevolg van situaties waarbij buitenlandse reizigers betrokken zijn, of van de beslissing dat er geen verkoop meer aan boord plaatsvindt.

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord, waarvoor dank, stelt mij helemaal niet tevreden. Immers, personeel in het station van Brussels Airport getuigde anoniem in een artikel in *Het Laatste Nieuws* van 16 juli, artikel waarop mijn vraag gebaseerd is, dat buitenlandse treinreizigers anders behandeld worden. U zegt dat er geen aparte instructies zijn. De vraag is of die niet moeten worden uitgewerkt en opgelegd, want het is blijkbaar moeilijk - u bevestigt dat ook - om buitenlandse treinreizigers te identificeren. Hun paspoort kan niet op het adres worden uitgelezen. Er is dus een probleem van inning. Men moet zich immers aan de grenzen van het huidig wettelijk kader houden, wat uiteraard logisch is. Moeten bijgevolg de wetgeving en de instructies niet worden herzien? Moet u niet nagaan welke stappen er moeten worden gedaan om het probleem aan te pakken?

Ik kan me op basis van het artikel niet voorstellen dat er niks aan de hand is. Daarom had ik ook een raming van de misgelopen inkomsten gevraagd, maar die kunt u bij gebrek aan cijfers niet geven, precies omdat er officieel dezelfde procedure wordt gevolgd. We zouden daar toch een zicht op moeten krijgen. Hoe frequent gebeurt het? Wat zijn de financiële gevolgen daarvan? Wat kan eraan worden gedaan? Die werf moet mijns inziens worden aangepakt. We mogen het probleem niet zomaar laten passeren.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het herhaaldelijk schenden van de taalwetgeving bij de NMBS" (56018168C)

08 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les violations fréquentes de la législation linguistique à la SNCB" (56018168C)

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

De NMBS werd opnieuw terechtgewezen door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht wegens het niet naleven van de taalwetgeving. Een treinbegeleider die zich eerder al bezondigde aan het overtreden van de taalwetgeving zou op een trein die zich nog in het Nederlandse taalgebied bevond, reizigers zowel in het Nederlands als in het Frans hebben aangesproken. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht bevestigde dat reizigers op dat moment uitsluitend in het Nederlands mochten worden aangesproken.

Hoe beoordeelt de minister het feit dat de NMBS opnieuw terecht wordt gewezen voor het niet respecteren van de taalwetgeving?

Hoe beoordeelt de minister het feit dat eenzelfde treinbegeleider zich opnieuw bezondigd aan het overtreden van de taalwetgeving? Betreft dit volgens de minister opnieuw een toevallige vergissing of ziet de minister een structureel probleem in de attitude van de treinbegeleider?

Welke concrete maatregelen hebben de minister en/of de NMBS genomen sinds de vorige overtreding van de taalwetgeving door de NMBS? Werden er bijkomende instructies aan de werknemers gegeven? Werd er bijkomend verduidelijkt vanaf waar een andere taalregeling geldt? Werd de betrokken treinbegeleider bijkomend geïnstrueerd en aangemaand om de regelgeving ter zake correct na te

leven?

Welke concrete maatregelen zal de minister nemen om de correcte naleving van de taalwetgeving af te dwingen bij de NMBS en haar personeel?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de NMBS hecht veel belang aan de correcte naleving van de taalwetgeving in haar communicatie met de reizigers. Officiële communicatie, zoals visuele en mondelinge aankondigingen in stations en treinen en andere vormen van communicatie, gebeurt overeenkomstig de toepasselijke wettelijke voorschriften. De concrete toepassing van de taalvoorschriften maakt deel uit van de opleiding en sensibilisering van de betrokken NMBS-medewerkers.

De NMBS neemt de nodige maatregelen om haar personeelsleden te informeren over de toepasselijke regels en ziet erop toe dat ze die regels correct toepassen in de uitoefening van hun functie. De NMBS neemt kennis van de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht en houdt daarmee rekening bij de toepassing van de taalwetgeving. Taalklachten zijn uitzonderlijk in verhouding tot het zeer grote aantal reizigers dat jaarlijks wordt vervoerd, met naar schatting 210 miljoen reizigers in 2025.

Wanneer een concrete situatie onder de aandacht van de NMBS wordt gebracht, wordt die onderzocht binnen het geldende wettelijke en operationele kader. De NMBS doet geen uitspraken over individuele personeelsdossiers.

In het algemeen wordt op regelmatige basis herinnerd aan de toepasselijke richtlijnen en wordt bijkomende sensibilisering van de betrokken medewerkers georganiseerd. Die aanpak moet verzekeren dat de taalwetgeving correct, pragmatisch en klantgericht wordt toegepast, met respect voor het wettelijke kader dat op de NMBS van toepassing is.

De taalwetgeving moet uiteraard correct worden nageleefd en de NMBS moet daar blijvende aandacht voor hebben. Tegelijk moeten we die kwestie ook in de juiste proportie bekijken. Elke dag vervoert NMBS, zoals gezegd, bijna 600.000 reizigers. Die reizigers blijven niet netjes binnen de grenzen van hun taalgebied. Vlamingen reizen naar Wallonië, Franstaligen naar Vlaanderen en duizenden reizigers steken dagelijks de taalgrens over.

Het is daarom in de eerste plaats belangrijk dat reizigers tijdig, duidelijk en correct geïnformeerd worden, zeker wanneer het gaat om veiligheid, verstoring of dringende operationele situaties. Dat neemt uiteraard niet weg dat de wettelijke taalregels moeten worden gerespecteerd. Enkele individuele klachten volstaan niet om te besluiten dat er sprake zou zijn van een structureel probleem.

Aangezien de NMBS jaarlijks bijna 210 miljoen reizigers vervoert, moeten dergelijke uitzonderlijke klachten ook in de juiste proportie worden geplaatst. Mijn prioriteit blijft dan ook een spoorweg die wettelijk correct werkt, maar vooral een spoorweg die de reizigers helpt, informeert en veilig op hun bestemming brengt. Ik stel vast dat reizigers meestal meer belang hechten aan correcte en begrijpelijke informatie dan aan discussies over de taal waarin een veiligheids- of dienstbericht enkele seconden te vroeg of te laat wordt gegeven.

08.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord, waarin u zei u dat de correcte toepassing van de taalwetgeving belangrijk is. Dat hoorde ik gelukkig nog, ik had eerst immers de indruk dat u het probleem wilde relativiseren in verhouding tot het hoge aantal reizigers, als u zegt dat de dingen in de juiste proportie gezien moeten worden. Het is een feit dat de regels gelden voor iedereen. De NMBS, Infrabel, de overheid, ik, u, kortom iedereen moet de regelgeving respecteren. Zulke incidenten gebeuren gelukkig niet zeer frequent, maar toch regelmatig. Ik heb daar in het verleden al vragen over gesteld. Men kan daaraan remediëren door daarover een opmerking te maken en de personeelsleden regelmatig te herinneren aan de regelgeving. Als het probleem echter blijft aanslepen, moet er misschien toch eens worden nagedacht of dat niet op een andere manier moet worden gemanaged. Nogmaals, wetgeving geldt voor iedereen, dus ook voor de NMBS.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een mogelijk verbod op krachtige voertuigen voor beginnende bestuurders" (56018188C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het onderzoek naar een verbod op te krachtige voertuigen voor beginnende bestuurders" (56018189C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verbod voor beginnende bestuurders om met krachtige voertuigen te rijden" (56018194C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Beginnende bestuurders en krachtige auto's" (56019544C)

09 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'éventuelle interdiction pour les conducteurs débutants de conduire un véhicule puissant" (56018188C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude sur l'interdiction pour les conducteurs débutants de conduire un véhicule trop puissant" (56018189C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'interdiction de conduire des véhicules puissants pour les conducteurs débutants" (56018194C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les conducteurs débutants et les voitures puissantes" (56019544C)

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de beslissing in Frankrijk eind juli. Daar werd een wet goedgekeurd die beginnende bestuurders verbiedt met krachtige wagens te rijden. Dat verbod zou daar gelden tijdens een proefperiode van twee à drie jaar, vanaf het moment waarop het rijbewijs behaald wordt. Welk vermogen als te krachtig beschouwd wordt, moet evenwel nog worden bepaald. Bij ons is er geen wettelijke vermogenslimiet, maar in *La Dernière Heure* gaf u te kennen dat de invoering daarvan verder onderzoek verdient.

Uit cijfers van Vias blijkt inderdaad dat jongeren oververtegenwoordigd zijn in de statistieken van ernstige ongevallen, maar toch is Vias geen voorstander van een verbod op krachtige voertuigen, omdat er vooralsnog geen wetenschappelijk bewijs voorhanden zou zijn dat die ongevallen met jongeren inderdaad ook door krachtige voertuigen zouden gebeuren.

Bent u van plan om een en ander te laten onderzoeken? U hebt u dat al aangegeven, maar mijn vraag is of u vervolgens het Parlement over de resultaten van dat onderzoek zult laten debatteren, vooraleer er beslissingen worden genomen.

Jonge bestuurders blijken oververtegenwoordigd te zijn bij ernstige ongevallen. Het is niet duidelijk of het vermogen van het voertuig aan de basis ligt, want mogelijk spelen ook andere oorzaken een rol. Denk maar aan afleiding achter het stuur door smartphonegebruik, alcohol of drugs.

Zullen die andere mogelijke factoren ook het voorwerp uitmaken van het onderzoek waarnaar u verwijst?

Bent u het met mij eens dat het regeerakkoord al diverse hefboomen bevat die inzetten op verantwoordelijk rijgedrag? Bent u het ook met mij eens dat die maatregelen het best eerst wettelijk verankerd kunnen worden vooraleer we nieuwe stappen zetten?

09.02 **Frank Troosters** (VB): *De minister heeft aangegeven het debat te willen openen over een verbod voor jonge of beginnende bestuurders om met krachtige voertuigen te rijden. Hoewel verkeersveiligheid vanzelfsprekend een prioriteit moet zijn, roept deze piste ernstige vragen op over de wetenschappelijke onderbouwing, de praktische uitvoerbaarheid, de proportionaliteit en de gedragenheid door de regering.*

1. Op basis van welke onderzoeken, studies of objectieve gegevens kwam de minister tot dit voorstel? Stroken deze gegevens met de vaststellingen van Vias die aangeven dat slechts bij 3 procent van de

ongevallen met bestuurders tussen 18 en 24 jaar een voertuig met meer dan 200 pk betrokken zou zijn?

2. Welke criteria zal de minister hanteren om het begrip 'krachtige voertuigen' af te bakenen? Zal dit gebeuren op basis van het vermogen, gewicht, de verhouding tussen die twee, het acceleratievermogen, de maximumsnelheid of andere technische kenmerken gebeuren en waar zal de minister de grens leggen?

3. Is de minister zich bewust van de terechte kritiek van Vias dat er zich een probleem zal stellen voor gezinnen waar een beginnende bestuurder gebruik maakt van de gezinswagen die de door de minister opgelegde grenswaarde overschrijdt? Hoe zal de minister hiermee omgaan?

4. Bestaat er binnen de regering een eensgezind standpunt over het idee van de minister om het gebruik van krachtige voertuigen voor beginnende bestuurders te beperken? Zo ja: werd dit reeds doorgesproken met welk resultaat? Kan de minister formeel bevestigen dat alle regeringspartners akkoord gaan met zijn initiatief?

5. Hoe zal in voorkomend geval van invoering van de geopperde beperking één en ander vorm krijgen op technisch en administratief vlak?

09.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, mijn vraag heeft eigenlijk dezelfde insteek als die van de heer Raskin. Als het regent in Parijs, dan druppelt het blijkbaar in Brussel, maar over het voorstel waarvan u zei dat we het debat erover moeten openen, werden toch ook vanuit verschillende hoeken heel wat vragen gesteld. Ik heb eigenlijk gelijkaardige vragen.

Wat is nu uw standpunt over het beperken van het gebruik van krachtige auto's door beginnende bestuurders? Wordt er op dit moment al een studie uitgevoerd? Door wie? Wanneer mogen we resultaten verwachten?

Ik wil ook nog iets toevoegen. Veel populaire basismodellen van elektrische wagens hebben automatisch een hoger vermogen. Hoe gaan we daarmee om? Ik ga ervan uit dat u mee achter de elektrificatie van het wagenpark staat. Dat heeft natuurlijk ook effecten als we jongeren daarvan uitsluiten.

Tot slot, wat met de sociale gevolgen? Als er maar één wagen in huis is, bijvoorbeeld een elektrische bedrijfswagen, hoe gaan we dan voorkomen dat jongeren door deze maatregel mogelijk worden uitgesloten om te leren rijden?

Dat neemt niet weg dat u in mij altijd een voorstander van meer verkeersveiligheid zult vinden, maar ik heb de indruk dat er belangrijkere en crucialere maatregelen te nemen zijn dan deze maatregel, waarvan het effect door verschillende mensen toch in vraag wordt gesteld.

09.04 Minister Jean-Luc Crucke: Eerst en vooral wil ik benadrukken dat we geen concrete voorstellen hebben gedaan om het gebruik van krachtige voertuigen door beginnende bestuurders te beperken. Ik heb aangekondigd dat ik het debat hierover wens te voeren en dat ik wil nagaan of een dergelijke maatregel wenselijk en haalbaar is. In dat kader heb ik het Vias institute gevraagd om een onderzoek naar dit onderwerp uit te voeren, zodat we de problematiek objectief en wetenschappelijk onderbouwd in kaart kunnen brengen.

De cijfers van Vias institute waarnaar wordt verwezen, zijn mij eveneens bekend. Het ging daarbij om een snelle screening van de ongevallendatabank en niet om een grondige en wetenschappelijk onderbouwde analyse. Uit die screening blijkt dat in 25 ongevallen met een jonge bestuurder 3 % van de door hen bestuurde voertuigen was uitgerust met een motor van meer dan 180 kW, wat overeenkomt met 244 pk, en 2 % met een vermogen tussen 151 en 180 kW, of tussen 205 en 244 pk.

In deze screening werd bovendien geen onderscheid gemaakt naar de ernst van het lichamelijke letsel, met name tussen lichtgewonden, zwaargewonden en dodelijke afloop. Ik heb hiervoor bijkomende details opgevraagd. Het is precies om die reden dat ik het resultaat van het gevraagde objectieve en wetenschappelijk onderbouwde onderzoek wil afwachten.

Het onderzoek moet ons in staat stellen na te gaan of er voor beginnende bestuurders daadwerkelijk een probleem bestaat met het gebruik van zogenaamde krachtige voertuigen en, als dat het geval blijkt te zijn, welke maatregelen eventueel aangewezen zijn. Daarbij moeten uiteraard ook andere mogelijke factoren die een rol kunnen spelen bij ongevallen met jonge bestuurders in aanmerking worden genomen.

Op dit ogenblik is het dan ook te vroeg om een wijziging van de regelgeving of wetgeving door te voeren. Als uit het onderzoek blijkt dat een maatregel aangewezen is, zal moeten worden bepaald welke oplossing evenredig en passend is. Daarbij zal ik erover waken dat gezinnen niet in de problemen worden gebracht en dat professionele activiteiten niet worden belemmerd.

De verdeling van het autobezit en de concrete impact op gezinnen waarin een beginnende bestuurder gebruikmaakt van de gezinswagen, maakt daarom eveneens deel uit van het gevraagde onderzoek. Hetzelfde geldt voor de bredere gevolgen voor onder meer ondernemingen uit het wagenpark.

Wat de afbakening van het begrip krachtige voertuigen betreft, is het evenzeer voorbarig om vandaag al een concrete grens of een technisch criterium vast te leggen. In Italië heeft men ervoor gekozen om het motorvermogen in verhouding tot het gewicht als maatstaf te nemen. In 2024 werd die grens overigens licht verhoogd om hybride en elektrische voertuigen niet uit te sluiten, rekening houdend met het feit dat deze voertuigen doorgaans een hoger vermogen, maar ook een hoger gewicht hebben. Als wij zouden overwegen om een maatregel te nemen, zal ook de keuze van het criterium moeten gebeuren op basis van het resultaat van het gevraagde onderzoek.

Het is dan ook nog te vroeg om vooruit te lopen op concrete modaliteiten, zoals de technische of administratieve uitvoering van eventuele beperkingen. Evenmin is er op dit ogenblik sprake van een definitief regeringsstandpunt hierover. Mocht uit de studie een advies over een maatregel naar voren komen, dan zal ik dit binnen de regering bespreken en zullen de verdere modaliteiten moeten worden uitgewerkt.

Ik wil daarom eerst het gevraagde onderzoek van Vias institute afwachten. Pas op basis van objectieve en wetenschappelijk onderbouwde gegevens kunnen we beoordelen of er daadwerkelijk een probleem is, welke factoren daarbij een rol spelen, of een maatregel aangewezen is en, als dat zo is, welke vorm die maatregel kan aannemen.

Daarbij moeten in het bijzonder de verkeersveiligheid, de situatie van gezinnen en gezinswagens, de gevolgen voor ondernemingen en professionele activiteiten, alsook de vergroening van het wagenpark en het gebruik van hybride en elektrische voertuigen mee in rekening worden gebracht.

09.05 Wouter Raskin (N-VA): Bedankt, mijnheer de minister, voor uw gedetailleerd antwoord. Het klopt dat u geen concrete voorstellen hebt gedaan. Ik vind het ook goed om te horen dat u inderdaad een onderzoek afwacht, omdat de beslissingen wetenschappelijk onderbouwd moeten zijn. Ik ben het daar helemaal mee eens.

Na het onderzoek volgt een debat. Ik uit hierbij nogmaals mijn wens om dat debat ook in de schoot van deze commissie te voeren en niet alleen binnen de regering of een kabinet.

U hebt echter gelijk, we hoeven daar vooralsnog niet op vooruit te lopen, want het onderzoek moet nog beginnen of is alleszins nog niet afgerond. Ik verwijs opnieuw naar een aantal belangrijke hefbomen in het kader van meer verkeersveiligheid die vandaag al voorzien zijn in het regeerakkoord en die onze prioritaire aandacht verdienen.

09.06 Frank Troosters (VB): Ik wil u ook bedanken voor uw antwoord, mijnheer de minister. Verder kan ik alleen bijtreden wat de heer Raskin gezegd heeft.

09.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik kijk samen met mijn collega's uit naar het resultaat van het onderzoek. Ik hoop dat u dat dan ook aan het Parlement kunt overmaken. Ik heb niet echt gehoord wanneer het onderzoek zal worden afgerond, maar als het resultaat ervan aan ons kan worden bezorgd, kunnen we daarover ook een debat hebben.

Ik hoop echt dat we daarover zullen kunnen debatteren. Het gebeurt immers – niet in deze commissie

– maar al te vaak dat wij vanuit de oppositie een debat vragen en dat onze collega van Les Engagés antwoordt dat de minister ermee bezig is en dat een debat niet nodig is. Ik hoop dus dat er dan echt een debat kan zijn.

Tegelijkertijd mogen we ondertussen de echte uitdagingen niet uit het oog verliezen. We weten op dit moment namelijk nog niet hoe groot de impact van die zware wagens bij jongeren is. Wat we wel al weten, is dat de impact van bellen achter het stuur gigantisch groot is. Rijden onder invloed is ook totaal fout. Daardoor gebeuren er nog altijd veel te veel ongevallen. Ook overdreven snelheid is nog altijd een heel groot probleem bij verkeersongevallen.

Ik roep u dus toch op om daar terwijl de studie loopt ook zoveel mogelijk werk van te maken. We hebben hier verschillende voorstellen gehad, zoals een rijbewijs met punten en een verbod op alcohol achter het stuur. Ik denk dat we daarmee meer winst zouden boeken dan met een eventueel debat.

Laten we echter de resultaten van het onderzoek afwachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56018215C van de heer De Smet wordt uitgesteld.

10 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De ziektepensioenen bij de NMBS" (56018241C)

10 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les pensions pour maladie à la SNCB" (56018241C)

10.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Recent raakte bekend dat meer dan 11.000 mensen die bij de NMBS werkten definitief met pensioen zijn gegaan wegens lichamelijke ongeschiktheid. Dat is een opvallend hoog aantal.

Uit de cijfers blijkt bovendien dat sommige personeelsleden al op zeer jonge leeftijd definitief met ziektepensioen worden gestuurd. Er zijn gevallen van mensen die nog geen 25 jaar oud zijn en ook een aantal personen tussen 25 en 30 jaar werden al definitief op pensioen gesteld wegens lichamelijke ongeschiktheid.

Het stelsel van het ziektepensioen zelf valt onder de bevoegdheid van uw collega, de minister van Pensioenen. Maar deze cijfers roepen ook vragen op over het personeelsbeleid bij de NMBS. Zeker wanneer mensen nog zo jong zijn, lijkt het belangrijk om te bekijken of zij, waar mogelijk, via aangepast werk, een andere functie of re-integratie toch aan de slag kunnen blijven.

Daarom heb ik volgende vragen:

Heeft u kennisgenomen van deze cijfers? Hoe kijkt u naar het hoge aantal ziektepensioenen bij de NMBS?

Heeft u zicht op de redenen waarom zoveel personeelsleden van de NMBS definitief arbeidsongeschikt worden verklaard?

Welke inspanningen doet de NMBS vandaag om personeelsleden die hun functie niet meer kunnen uitvoeren, aan het werk te houden via aangepast werk of een andere functie?

Zal u deze cijfers bespreken met uw collega bevoegd voor Pensioenen en samen bekijken welke bijkomende maatregelen nodig zijn?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: HR Rail wenst te verduidelijken dat het gaat om de cijfers van de NMBS, Infrabel en HR Rail samen. Wat de cijfers betreft, het totale aantal van 11.231 medisch gepensioneerde personeelsleden is correct. Het betreft evenwel historische aantallen die over meer dan 50 jaar zijn opgebouwd. 8.719 onder hen, ongeveer 78%, zijn 65 jaar of ouder, cijfer dat we de Federale Pensioendienst ontvingen.

Het betreft een wettelijke regeling voor statutaire medewerkers die afgeschaft werd door de pensioenhervorming van 2026. Ze werd uitsluitend toegepast wanneer, na medisch onderzoek en

volgens de geldende reglementaire procedures, werd vastgesteld dat een personeelslid niet meer in staat was om welke functie dan ook bij de Belgische spoorwegen uit te oefenen. De NMBS, Infrabel en HR Rail passen de bepalingen van de Welzijnscode nauwgezet toe. Er wordt steeds gezocht naar aangepast of ander werk voor medisch ongeschikte personeelsleden, op basis van de medische voorwaarden. Het grootste deel van de functies betreft evenwel veiligheidsfuncties, waarvoor de spoorwegcode specifieke medische geschiktheidseisen oplegt.

Eerlijk gezegd, als men vindt dat werknemers na een zware ziekte maximale kansen moeten krijgen om opnieuw aan het werk te gaan, dan moet men ook erkennen dat het systeem van de tijdelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering voor ambtenaren (TAVA) precies die doelstellingen nastreefde. Het bood perspectief op re-integratie en herstel, maar kreeg nooit de kans om zijn doeltreffendheid te bewijzen, omdat beslist werd het stop te zetten, nog voor een grondige evaluatie mogelijk was. Historische cijfers uit een periode van meer dan vijftig jaar gebruiken om daar vandaag politieke conclusies uit te trekken, lijkt mij dan ook weinig geloofwaardig.

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

Mijn bezorgdheid wordt ingegeven door de vaststelling dat er ook een groot aantal 25- tot 30-jarigen betrokken zijn. Daar wilde ik eigenlijk de aandacht op vestigen. De NMBS is een grote onderneming. Men kan dus bekijken of ze aan de slag kunnen blijven bijvoorbeeld in een andere dienst en ze op verschillende manieren heroriënteren. Daarover moeten we waken. Ik hoop dan ook dat u dat aspect aankaart bij de NMBS en bij uw collega-minister van Pensioenen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56018249C en 56018250C van de heer De Smet worden uitgesteld.

11 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid aan overwegen" (56018253C)

11 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité aux passages à niveau" (56018253C)

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, begin augustus vond opnieuw een tragisch ongeval plaats aan een spoorwegovergang, waarbij een 19-jarig meisje om het leven kwam nadat ze werd aangereden door een trein. Naar aanleiding van het ongeval benadrukte Infrabel opnieuw hoe belangrijk het is om de signalisatie aan overwegen altijd te respecteren. Ook wanneer een trein gepasseerd is, kan er onmiddellijk daarna een tweede trein uit de tegenovergestelde richting naderen.

Infrabel zet daarom al langer in op sensibilisering rond veilig gedrag aan overwegen en langs de sporen. Zo werden verschillende campagnes georganiseerd en werkt Infrabel onder meer samen met navigatieapps zoals Waze, Flitsmeister en Coyote.

Tegelijk blijft het belangrijk dat mensen weten wat ze moeten doen wanneer ze zelf een gevaarlijke situatie aan het spoor vaststellen. Via noodnummer 1711 kunnen burgers rechtstreeks contact opnemen met de verkeersleiding van Infrabel. Dat kan kostbare tijd winnen wanneer bijvoorbeeld een voertuig vaststaat op een overweg of een andere acute gevaarlijke situatie wordt vastgesteld. Ik heb in het verleden al meermaals gevraagd om dit nummer duidelijker bekend te maken, onder meer door het zichtbaar aan te brengen in de treinen.

Ik heb volgende vragen voor mijnheer de minister:

1. Hoe evalueert u de huidige sensibiliseringscampagnes rond veilig gedrag aan overwegen en langs de sporen? Plant Infrabel bijkomende sensibiliseringsacties? Zo ja, welke acties zijn voorzien en op welke doelgroepen zullen die zich richten?

2. Beschikt Infrabel over recente cijfers over het aantal ongevallen en gevaarlijke situaties aan overwegen waarbij het niet respecteren van de signalisatie een rol speelde? Is er daarbij een evolutie

merkbaar ten opzichte van de voorgaande jaren?

3. Wat is de stand van zaken met betrekking tot een ruimere bekendmaking van noodnummer 1711? Werd mijn eerdere vraag om het nummer ook zichtbaar te maken aan boord van de treinen bekeken door NMBS en Infrabel? Zo ja, wat was het resultaat daarvan?

4. Ziet u nog andere mogelijkheden om de bekendheid van 1711 bij reizigers en het brede publiek te vergroten?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, sensibilisering blijft een essentiële pijler van het veiligheidsbeleid van Infrabel rond overwegen. Ze maakt deel uit van een geïntegreerde aanpak die de modernisering van de infrastructuur, technologische innovaties, de geleidelijke afschaffing van overwegen en preventiecampagnes voor verschillende doelgroepen combineert. De resultaten van de voorbije jaren, met een voortdurende daling van het aantal ongevallen, bevestigen de meerwaarde van die geïntegreerde benadering.

Infrabel zet haar inspanningen dan ook verder via campagnes gericht op het brede publiek, leerlingen en studenten, evenals professionele weggebruikers. Daarnaast werden specifieke acties opgezet in havengebieden gericht op vrachtwagenchauffeurs, en zijn bijkomende gerichte sensibiliseringscampagnes gepland om veilig gedrag in de nabijheid van de spoorinfrastructuur duurzaam te versterken. De recentste cijfers wijzen op een algemene gunstige evolutie van de veiligheid aan overwegen.

Ik bezorg u een bijlage met de gedetailleerde cijfers. In 2025 registreerde Infrabel 29 ongevallen aan overwegen, het laagste aantal ooit geregistreerd. Die evolutie kadert in een dalende trend die al meerdere jaren zichtbaar is dankzij de combinatie van de maatregelen die ik zonet heb toegelicht. De beschikbare gegevens tonen eveneens aan dat de niet-naleving van de signalisatie nog steeds een belangrijke rol speelt bij de geregistreerde ongevallen.

Buiten de havengebieden vertegenwoordigen ongevallen die het gevolg zijn van onvoorzichtig of nalatig gedrag van de weggebruikers, waaronder automobilisten, fietsers en voetgangers, gemiddeld ongeveer 11 % van alle ongevallen aan overwegen. Over de afgelopen tien jaar kan evenwel een lichte afname van dat soort risicogedrag worden vastgesteld. In de havengebieden waar het aandeel zwaar wegverkeer groter is, ligt het aandeel ongevallen dat verband houdt met nalatigheid van weggebruikers, nog hoger. Gemiddeld wordt meer dan 80 % van de ongevallen aan overwegen in die zones aan dergelijk gedrag gelinkt. Ook daar wordt over de beschouwde periode een daling vastgesteld, hoewel die ongevallen bijzondere aandacht blijven vereisen gelet op de specifieke risico's die met die omgeving verbonden zijn. De data bevestigen dat de inspanningen van Infrabel resultaten opleveren.

Tegelijk onderstrepen ze dat de veiligheid aan de overwegen niet alleen afhangt van de kwaliteit van de infrastructuur en de beveiligingssystemen, maar ook van de strikte naleving van de verkeersregels door alle gebruikers. Veiligheid op die gevoelige locatie is dan ook een gedeelde verantwoordelijkheid, die een voortdurende inzet van preventie- en sensibiliseringsinitiatieven in samenwerking met de bevoegde overheden vereist.

Er werd al een belangrijke inspanning geleverd om de bekendheid van het noodnummer 1711 te vergroten. Zo werden stickers met het nummer aan de overwegen van het spoorwegnet aangebracht. In november 2024 werd een nationale communicatiecampagne gelanceerd. Er werden bijkomende acties via sociale media gericht op specifieke professionele doelgroepen, gevoerd. Bij de lancering van die campagne heeft de NMBS de boodschap eveneens via schermen in haar stations verspreid.

11.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik ga ermee akkoord dat het een gedeelde verantwoordelijkheid betreft. Ongevallen uitsluiten kunnen we niet, maar we kunnen ze wel zo veel mogelijk voorkomen. Sensibilisering blijft daarbij van groot belang. Ik merk ook dat de NMBS en Infrabel daar zeker op inzetten, maar zelfs dan is het nummer te weinig bekend. Ik heb daar in het verleden al een aantal keer de aandacht op gevestigd. Het nummer zou echt nog zichtbaarder aanwezig moeten zijn.

Ik hoor u zeggen dat er stickers zijn en dat het nummer op de schermen in de stations wordt meegegeven, maar voor mij zou het nog meer aan boord zichtbaar mogen zijn. Daar zouden die

stickers moeten hangen. De meeste mensen zijn bezig op hun gsm, maar als men dan toch eens omhoog kijkt en men ziet zo'n sticker hangen, dan wordt men toch bewust van wat de 1711 betekent. Ik vind dat belangrijk. Ik blijf daarop aandringen. Dat kost wel geld, maar het vergt een kleine inspanning. Ik vind het jammer dat daar niet nog meer mee aan de slag wordt gegaan. Het is inderdaad een gedeelde verantwoordelijkheid. Laten we die kleine inspanning toch eens overwegen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les statistiques relatives au permis de conduire adapté pour les personnes souffrant de diabète" (56018266C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Déchéance du permis de conduire pour raisons médicales" (56018455C)

12 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De statistieken met betrekking tot het aangepaste rijbewijs voor diabetici" (56018266C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verval van het recht tot sturen om medische redenen" (56018455C)

De **voorzitter**: De heer De Smet is niet aanwezig.

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

Rijongeschiktheid door medische redenen is een complex en vaak onderschat aspect van de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij niet om overtredingen begaan onder invloed van alcohol of drugs, maar om situaties waarin een bestuurder, vaak onbewust, niet langer in staat is om op een veilige manier een voertuig te besturen door een medische aandoening, ziekte of beperking. Dit kan variëren van acute situaties zoals een epilepsieaanval achter het stuur, tot chronische aandoeningen zoals ernstige slaapapneu, diabetes met complicaties, of visuele beperkingen die geleidelijk erger worden. De impact hiervan kan enorm zijn, niet alleen voor de betrokkene die zijn of haar mobiliteit en onafhankelijkheid verliest, maar ook voor de verkeersveiligheid in het algemeen.

Uit een onderzoek door de Diabetes Liga en Vias bleek dat één op de vijf mensen met diabetes zonder geldig rijbewijs zou rondrijden. Als mogelijke oorzaken hiervoor worden onwetendheid over het feit dat men over een aangepast rijbewijs dient te beschikken en over de beperkte geldigheidsduur van hun aangepast rijbewijs naar voor geschoven.

Kan de minister een overzicht geven van de medische aandoeningen die een aangepast rijbewijs vergen?

Op welke wijze worden de betrokken personen die aan zo'n aandoening leiden in kennis gesteld van de noodzaak tot aanschaf van een aangepast rijbewijs? Is de minister van oordeel dat dit accuraat genoeg gebeurt?

Zal de minister bijkomende maatregelen nemen om de betrokken personen beter te informeren over de noodzaak tot aanschaf van een aangepast rijbewijs? Zo ja: hoe en wanneer? Zo neen: waarom niet? Zal de minister maatregelen nemen om personen die een aangepast rijbewijs wegens medische redenen hebben tijdig in kennis te laten stellen van een naderende vervaldatum van hun rijbewijs? Zo ja, wanneer en hoe? Zo neen, waarom niet?

12.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, ik zal op beide vragen antwoorden.

La question de l'aptitude médicale à la conduite constitue en effet un enjeu important et concerne tant des personnes atteintes de pathologies chroniques que celles confrontées à une affection susceptible d'influencer leur capacité à conduire en toute sécurité.

De minimumnormen inzake de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van

voertuigen van groep 1, categorieën AM, A1, A2, B, BE en G, van groep 2, categorieën C1, C1E en CE en van het bezoldigde vervoer zijn vastgelegd in bijlage 6 van het koninklijke besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Afhankelijk van de aard van de medische aandoening kan de rijgeschiktheid worden onderworpen aan een voorwaarde die wordt weergegeven onder de vorm van een code op het rijbewijs en/of aan een beperking van de geldigheidsduur van het rijbewijs.

De concrete normen verschillen dus naargelang de medische aandoeningen zijn opgenomen in de genoemde bijlage 6.

S'agissant plus spécifiquement des études consacrées au diabète, il s'agit d'une enquête en ligne réalisée par l'Association du Diabète et la Diabetes Liga, en collaboration avec Vias. Cette enquête a été diffusée du 7 avril au 12 mai auprès des membres de ces deux associations de patients. Le public potentiellement concerné représentait environ 25 000 personnes. Au total, 1 180 personnes ont répondu à l'enquête, dont 1 136 étaient titulaires d'un permis de conduire.

L'objectif principal de cette enquête était de mieux comprendre la manière dont les personnes atteintes de diabète gèrent leur permis de conduire et les obstacles qu'elles rencontrent.

Bij elke aanvraag van een rijbewijs, ook bij de aanvraag van een voorlopig rijbewijs, wordt de burger gewezen op zijn verantwoordelijkheid inzake medische en rijgeschiktheid. Hij dient te verklaren dat hij heeft kennisgenomen van de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid.

De aanvrager moet bovendien een verklaring ondertekenen waarin hij bevestigt dat hij zijn rijbewijs bij de gemeente zal inleveren indien hij niet langer lichamelijk of geestelijk geschikt is om een voertuig te besturen.

Une personne diabétique qui ne peut pas fournir une déclaration relative à son aptitude médicale peut se présenter auprès d'un médecin de son choix.

Pour le groupe 1, le médecin délivre une attestation médicale de groupe 1 reprenant l'une des trois décisions possibles: l'aptitude, l'inaptitude ou l'aptitude sous conditions limitée dans le temps.

Pour les conducteurs de véhicules du groupe 2, c'est-à-dire notamment les conducteurs de camions et d'autobus, l'examen médical est obligatoire et doit être réalisé par un médecin d'un centre agréé.

Wanneer de medische verklaring ten onrechte wordt ondertekend, legt de betrokkene een valse verklaring af met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs. Dat vormt een overtreding overeenkomstig artikel 30 van de verkeerswet.

Il convient également de rappeler que la Banque-Carrefour des permis de conduire n'enregistre aucune information relative aux affections médicales dont souffrent les conducteurs. Elle enregistre uniquement les éventuelles limitations de durée ou les conditions applicables au permis.

L'étude de Vias fournit néanmoins une indication à cet égard. Elle montre que 20 % des personnes interrogées déclarent conduire sans permis adapté. Sur cette base, et en tenant compte de l'estimation de Sciensano, selon laquelle environ 8 % de la population belge a reçu un diagnostic de diabète, tandis que la prévalence réelle est estimée à environ 10 % – soit près d'un million de personnes –, on peut estimer à environ 200 000 le nombre de personnes atteintes de diabète qui conduiraient sans permis adapté. Je précise qu'il s'agit d'une estimation extrapolée à partir des résultats de l'enquête.

Uit het onderzoek blijkt ook dat een gebrek aan kennis over de regelgeving en over de beperkte geldigheidsduur van een aangepast rijbewijs een rol kan spelen. De problematiek situeert zich dan ook niet alleen op het vlak van controle, maar ook op het vlak van informatieverstrekking aan de betrokken personen en zorgverleners.

Het blijft essentieel dat iedereen zich ervan bewust is dat een medische aandoening gevolgen kan hebben voor de rijgeschiktheid en dat in voorkomend geval kan worden vereist dat het rijbewijs wordt aangepast.

Inzake de bijkomende informatie over de vervaldatum ontvangt de burger momenteel een bericht wanneer de administratieve geldigheid van het rijbewijs van tien jaar verstrijkt. Professionele chauffeurs moeten minstens elke vijf jaar aantonen dat ze rijgeschikt zijn. De geldigheidsduur van het rijbewijs en dus ook de einddatum van de categorieën van groep 2 en van het bezoldigd vervoer zijn daaraan gekoppeld.

Het blijft de verantwoordelijkheid van de houder van het rijbewijs om de geldigheidsduur ervan op te volgen en, wanneer dat van toepassing is, tijdig de nodige stappen te ondernemen om zich medisch te laten onderzoeken.

12.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u gaf een heel uitgebreid en heel technisch antwoord, vooral in het begin. Ik ken er eerlijk gezegd niets van – ik zie u bijna instemmend knikken – en wou mij dus wat in de materie verdiepen. Ik ken toevallig zelf ook iemand die zich in die situatie bevindt.

De essentie is inderdaad vooral de communicatie; die is bijzonder belangrijk. Ik moet bekijken of daarover nog vragen kunnen worden gesteld, want volgens dat onderzoek zijn er veel mensen nog niet op de hoogte van wat van hen wordt verwacht. Ook weten ze niet wanneer ze een nieuw rijbewijs moeten inruilen bij het vervallen van hun rijbewijs.

Ik zal het antwoord nog eens opnieuw beluisteren, maar informatie is natuurlijk bijzonder belangrijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- **François De Smet à Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de trains diesel à la SNCB à la suite d'une décision judiciaire" (56018279C)

- **Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La décision judiciaire interdisant la circulation de trains diesel à Lokeren à certaines heures" (56018320C)

13 Samengevoegde vragen van

- **François De Smet aan Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van dieseltreinen door de NMBS naar aanleiding van een rechterlijke uitspraak" (56018279C)

- **Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De rechterlijke uitspraak die dieseltreinen in Lokeren op bepaalde uren verbiedt" (56018320C)

13.01 Alexander Van Hoecke (VB): Mijnheer de minister, sinds 20 augustus rijden er minder treinen tussen Lokeren en Gent-Sint-Pieters, als gevolg van een rechterlijke uitspraak. Die uitspraak volgde op een klacht van een buurtbewoner wegens geluidsoverlast. Die geluidsoverlast werd veroorzaakt door dieseltreinen die met draaiende motor stand-by staan in het station van Lokeren. De rechter heeft de NMBS verboden om dieseltreinen vóór 07.00 uur en na 19.00 uur stand-by te houden in het station van Lokeren.

Die uitspraak heeft gevolgen voor de stations van Lokeren, Beervelde, Gentbrugge en Gent-Dampoort. Daar stoppen nu minder treinen per uur. Om de bediening in Beervelde te behouden, stopt de IC-trein Oostende-Gent-Antwerpen nu ook in dat station, maar dat verlengt de reistijd.

Ook voor pendelaars uit Gent is de impact van die beslissing reëel. Ze maken zich vooral zorgen over de overstaptijd. Voor wie in Gent-Sint-Pieters overstapt richting Gent-Sint-Amandsberg, bedraagt die overstaptijd plots 25 minuten. Dat is toch al behoorlijk lang.

Volgens de woordvoester van de NMBS zoekt de spoorwegmaatschappij naar een structurele oplossing voor het probleem. Er wordt onder meer verwezen naar de vernieuwing van de vloot vanaf 2031. Die moet het mogelijk maken om ook op niet-geëlektrificeerde lijnen zonder bovenleiding, zoals op het traject tussen Ronse en De Pinte, met elektrische treinen te rijden, zodat die dieselwagons

vervangen kunnen worden.

Ten eerste, welke maatregelen heeft de NMBS precies genomen en welke maatregelen zullen nog worden genomen om de hinder tot een absoluut minimum te beperken?

Ten tweede, ziet de NMBS nog andere structurele oplossingen die al vóór 2031 in werking zouden kunnen treden? Het gaat dan niet alleen over elektrische treinen op lijnen zonder elektrische bovenleiding, maar eventueel ook over andere structurele oplossingen.

Ten derde, dit heeft al heel wat beroering veroorzaakt in mijn gemeente Lokeren. De NMBS besliste om een tijdelijke geluidswand in de vorm van een muur van zeecontainers te plaatsen naast het perron waar de trein altijd stand-by staat. Werd de NMBS hiertoe verplicht door de gerechtelijke uitspraak of heeft ze op eigen initiatief die muur van zeecontainers geplaatst? Wat is de kostprijs hiervan? Ik lees in de media dat het om 300.000 euro zou gaan. Ik ben ook benieuwd of die kosten volledig worden gedragen door de NMBS en Infrabel, dan wel of er eventueel een bijdrage is gevraagd aan de gemeente of aan een andere instantie.

Hoelang zal die wand van containers daar precies blijven staan? Wat is de verwachting van de NMBS daaromtrent?

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, aangezien de rechter een strikt geluidsniveau oplegt voor stilstaande dieseltreinen in het station van Lokeren, kan de betrokken dieseltrein voorlopig niet langer voor 07.00 uur en na 19.00 uur met draaiende motoren in Lokeren stand-by blijven. Dit leidt tijdelijk tot een vermindering van het aanbod op de S53.

Lokeren wordt op die tijdstippen bediend door drie in plaats van vier treinen per uur en Gent-Dampoort door vier in plaats van vijf. In Gentbrugge blijft één trein per uur en per richting beschikbaar in plaats van twee. Om de bediening van Beervelde te vrijwaren, stopt de IC-trein Oostende-Gent-Antwerpen tijdelijk extra.

La SNCB a entre-temps rétabli l'offre normale. Aujourd'hui, une rame à deux niveaux a été placée temporairement sur la voie 4 afin de servir d'écran antibruit.

Parallèlement, la SNCB a examiné plusieurs alternatives. La solution la plus réalisable et la plus rapide consistait à installer un écran antibruit temporaire composé de conteneurs maritimes empilés et ancrés dans l'assiette ferroviaire.

Het vonnis verplicht de NMBS om maatregelen te nemen om het opgelegde geluidsniveau niet te overschrijden. Het plaatsen van de wand met zeecontainers is een initiatief van de NMBS om de opgelegde geluidsgrens te respecteren en tegelijk de afgeschafte treinen opnieuw te laten rijden. De hele operatie zal de NMBS zo'n 300.000 euro kosten.

La cause réside dans la capacité ferroviaire limitée à Gand-Saint-Pierre pendant les travaux de renouvellement. De ce fait, le train diesel concerné ne peut plus y stationner pendant 20 minutes. Depuis l'entrée en vigueur de l'horaire de décembre 2025, il stationne dès lors environ 40 minutes à Lokeren. Les travaux à Gand-Saint-Pierre devraient être achevés en 2029. Dans l'intervalle, l'écran antibruit temporaire a permis un rétablissement plus rapide de l'offre.

Op langere termijn bouwt de NMBS het gebruik van dieselmaterieel verder af. De NMBS zet momenteel nog dieselmotorwagens van het type MW41 in voor het reizigersvervoer. Daarnaast beschikt ze over diesel locomotieven die hoofdzakelijk voor rangerende bewegingen worden gebruikt. Dieseltractie vertegenwoordigde in 2025 ongeveer 3,4 % van de gereden treinkilometers. Het gaat dus om een beperkt, maar voorlopig nog noodzakelijk deel van de vloot voor de bediening van niet-geëlektrificeerde baanvakken, waaronder Ronse-De Pinte. Het dieselmaterieel zal vanaf 2031 geleidelijk worden vervangen door elektrische batterijtreinen van het type MR30, die ook op lijnen zonder bovenleiding kunnen rijden.

De NMBS heeft beroep aangetekend tegen het vonnis.

Aucune procédure judiciaire similaire n'est pendante concernant d'autres gares ou ateliers. La SNCB

est consciente que cette adaptation temporaire a entraîné des conséquences pour les voyageurs et elle a dès lors pris les mesures nécessaires. J'ai inscrit ce point à l'ordre du jour de la prochaine Conférence interministérielle de la Mobilité afin d'échanger avec mes homologues sur ces décisions qui ont un impact sur l'offre ferroviaire.

13.03 Alexander Van Hoecke (VB): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Gewoon voor de duidelijkheid: heeft de NMBS beroep aangetekend tegen het vonnis? (*Instemming van de minister*)

Ik hoop dat er zo snel mogelijk een structurele oplossing wordt gevonden, want, met alle respect, die muur van zeecontainers is geen zicht. Wat ook zeer moeilijk te begrijpen valt, is dat de renovatie van het station in Lokeren straks al bijna 20 jaar op de lange baan wordt geschoven, terwijl de NMBS in één handomdraai 300.000 euro kan uitgeven voor een muur van zeecontainers. Ik heb er alle begrip voor dat mensen dat moeilijk begrijpen.

Hoe dan ook, we zullen zien wat het beroep oplevert. Ik hoop vooral dat er zo snel mogelijk een structurele oplossing wordt gevonden, zodanig dat dit opgelost raakt. Dank u wel alvast.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56018281C en 56018295C van de heer De Smet en 56018285C en 56018303C van mevrouw Tourneur worden uitgesteld.

14 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stiltewagons bij de NMBS" (56018327C)

14 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les zones de silence dans les trains de la SNCB" (56018327C)

14.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Sinds september 2024 biedt de NMBS stilte-zones aan op treinen met M6- en M7-dubbeldeksrijtuigen. Reizigers die tijdens hun treinrit graag in alle rust willen werken, lezen of ontspannen, kunnen er bewust voor kiezen om plaats te nemen in zo'n stiltezone.

De stiltezone bevindt zich op de benedenverdieping van een aangeduid rijtuig en is zowel aan de binnen- als aan de buitenkant herkenbaar aan stickers en pictogrammen. Reizigers worden er gevraagd niet luidop te praten of te bellen, hun mobiele telefoon op stil te zetten en het volume van hoofdtelefoons en oortjes beperkt te houden.

In de praktijk blijkt die stilte echter niet altijd vanzelfsprekend. Reizigers houden zich niet altijd aan de afspraken en soms worden de aanduidingen zelfs bewust genegeerd. Voor reizigers die bewust de stilte opzoeken is dit bijzonder vervelend.

Daarom heb ik volgende vragen, mijnheer de minister:

Hoe evalueert u het gebruik van de stilte-zones sinds de invoering ervan?

Hoe gaat de NMBS om met reizigers die de afspraken in een stiltezone niet respecteren? Wordt het treinpersoneel gevraagd om hen hierop aan te spreken?

Plant de NMBS bijkomende maatregelen om de stilte in deze zones beter te garanderen, bijvoorbeeld door extra communicatie of sensibilisering?

Is de NMBS van plan om de stilte-zones verder uit te breiden naar andere treintypes of verbindingen?

14.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Cuylaerts, de NMBS heeft in 2023 een proefproject met stiltezones opgestart op specifieke intercityverbindingen. In september 2024 is beslist om dat project te veralgemenen. De uitrol gebeurt sindsdien gefaseerd op de belangrijkste IC-verbindingen. Concreet krijgt elke trein die bestaat uit M6- of M7-dubbeldeksrijtuigen, een of meerdere rijtuigen met een stiltezone. Die bevinden zich telkens op de benedenverdieping van het rijtuig. De stiltezones zijn

bedoeld om reizigers de mogelijkheid te bieden om in alle rust te reizen, te lezen of te werken, zonder prijsstoeslag. De evaluaties zijn positief.

De naleving van de regels berust in de eerste plaats op wederzijds respect en hoffelijkheid tussen reizigers. Het boordpersoneel kan reizigers zo nodig aanspreken of herinneren aan de regels. Treinbegeleiders handelen daarbij binnen een algemene opdracht en worden niet specifiek aangestuurd voor systematische controles. De NMBS beschikt niet over geconsolideerde cijfers inzake inbreuken. Er is geen specifiek sanctieregime, sensibilisering primeert. Reizigers worden geïnformeerd over het bestaan en de regels van de stiltezones via een combinatie van pictogrammen en signalisatie, aankondigingen in de stations en aan boord van de trein en via het boordpersoneel. Die communicatie gebeurt in lijn met de algemene richtlijnen inzake reizigersinformatie. De verdere aanpak blijft gericht op communicatie en sensibilisering.

Tot slot wens ik te benadrukken dat de treinen aantrekkelijk moeten zijn voor iedereen. Dat betekent dat er plaats moet zijn voor verschillende behoeften van reizigers. Sommigen willen onderweg praten, reizen met hun gezin of met collega's, terwijl anderen bewust kiezen voor een rustige omgeving om te lezen, te werken of gewoon te ontspannen. Stiltezones bieden die mogelijkheid zonder bijkomende kosten en dragen zo bij aan het comfort en de aantrekkelijkheid van het spoorwegvervoer. Als minister steun ik dan ook dat soort initiatieven, die inspelen op de verwachtingen van reizigers en die de kwaliteit van de dienstverlening verder versterken.

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

Heel veel reizigers herkennen het gevoel wel. Een reiziger stapt 's ochtends op de trein en meent nog even te kunnen rusten of werken. Na een drukke dag wensen sommige reizigers rustig naar huis te rijden. Een stiltezone in de trein is in die gevallen een belangrijk element, omdat de betrokkene het gevoel heeft daar tot rust te kunnen komen. Het is dan wel frustrerend wanneer er iemand naast hem of haar komt zitten. Er wordt wel gecontroleerd, maar uiteindelijk kan er geen gevolg aan de controle worden gegeven. Dat leidt soms tot frustraties bij reizigers die specifiek voor de stiltezone kiezen.

Die zone wordt aangegeven met pictogrammen. Het aanbod van een stiltezone creëert bij bepaalde reizigers verwachtingen waaraan dan ook moet kunnen worden voldaan.

Voorts zijn de stiltezones een heel goed initiatief als ze goed worden nageleefd. De reizigers zijn sowieso al grote fan.

Er worden echter ook verwachtingen gecreëerd bij reizigers op lijnen waar geen stiltezones zijn. Ik hoop dus dat de NMBS zal bekijken op welke manier de stiltezones naar zoveel mogelijk treinstellen kunnen worden uitgebreid. Immers, zoals ik al aangaf, de treinreizigers die voor de stiltezone kiezen, zijn effectief fan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les agressions dans les trains et la fin de la vente de tickets à bord des trains" (56018340C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fin de la vente de billets à bord des trains" (56019498C)

15 Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De agressie in de treinen en de stopzetting van de ticketverkoop in de trein" (56018340C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het einde van de ticketverkoop op de trein" (56019498C)

15.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre, selon la SNCB, près de 2 600 signalements d'agressions verbales ou physiques à l'encontre de son personnel ont été enregistrés en 2025, soit environ sept incidents par jour et une hausse de près de 24 % par rapport à 2024. La SNCB a par*

ailleurs identifié les discussions avec les voyageurs ne disposant pas de titre de transport comme une des principales causes d'agressions envers son personnel.

Depuis le 1er juillet 2026, la vente de tickets à bord des trains a été supprimée. La SNCB justifie notamment cette décision par la volonté de renforcer la sécurité des accompagnateurs de train et de leur permettre de se concentrer sur leurs missions de contrôle, d'information et d'accompagnement.

Les syndicats, eux, craignent une hausse des tensions à bord du train.

Mes questions sont les suivantes :

Comment expliquez-vous la hausse des agressions en 2025?

Combien de signalements d'agressions verbales et physiques envers le personnel de la SNCB ont été enregistrés depuis le début de l'année 2026 ? Pouvez-vous fournir les chiffres mensuels et les comparer à ceux des mêmes périodes en 2024 et 2025 ?

Parmi les agressions enregistrées en juillet et août 2026, combien sont liées à un contrôle de titre de transport, à l'absence de titre valable ou à une tentative de régularisation à bord ? Pouvez-vous comparer ces chiffres en comparaison aux mois de juillet et août 2024 et 2025?

Disposez-vous déjà de premières indications permettant d'évaluer l'impact de la suppression de la vente de tickets à bord sur le nombre d'agressions envers le personnel ? Cette mesure semble-t-elle atteindre son objectif en matière de sécurité ?

Quel retour avez-vous des usagers et des associations des usagers concernant la fin de la vente de ticket bord?

Depuis le 1er juillet, combien de régularisations à 90 euros et d'amendes administratives ont-elles été dressées à des voyageurs sans titre de transport valable ? Quel est leur taux de recouvrement ?

Quelles mesures supplémentaires sont envisagées pour garantir la sécurité du personnel de la SNCB si les agressions continuent d'augmenter ? Ces mesures seront-elles élaborées en concertation avec les représentants du personnel et les organisations syndicales ?

Je vous remercie

15.02 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): De strengere maatregelen voor treinreizigers die geen ticket hebben aan boord van de trein moeten het geweld tegen treinbegeleiders verminderen. Ik zelf moest de voorbije zomer heel vaak vaststellen hoe reizigers die echt te goeder trouw zijn, daardoor tegen een heel stevige boete aanlopen. Natuurlijk zijn ze volgens de regels in de fout aangezien ze geen treinticket hadden gekocht, maar sommigen waren echt tot tranen toe bewogen. U zei voor de zomer dat u hieromtrent een evaluatie wil. U zei ook dat reizigers die te goeder trouw zijn, hiervan niet het slachtoffer mogen worden en dat er naar oplossingen wordt gezocht.

Vandaar mijn reeks vragen. Ik verwijs daarvoor naar de schriftelijke voorbereiding.

15.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: *Mijnheer de voorzitter, geachte collega's*, toute forme d'agression à l'encontre du personnel est inacceptable. Environ 2 600 faits d'agression ont été enregistrés en 2025, contre 2 102 en 2024. Cette augmentation doit être replacée dans le contexte d'un durcissement plus général de la société, qui touche également d'autres sociétés de transports publics et même les services de secours et les prestataires de soins.

De NMBS volgt de evolutie van agressie tegen haar personeel nauwgezet op. Ze deelt evenwel geen maandelijkse deeltijfers mee. Dergelijke cijfers kunnen immers van maand tot maand sterk schommelen en laten niet toe betrouwbare conclusies te trekken. Het definitieve jaarcijfer over agressie wordt bovendien pas bekendgemaakt, nadat dat met de vakorganisaties is besproken. Om dezelfde reden verstrekt de NMBS momenteel geen afzonderlijke gegevens over agressie die specifiek verband houdt met een ticketcontrole, het ontbreken van een geldig vervoerbewijs of een poging tot regularisatie aan boord. Een betrouwbare beoordeling vereist een voldoende lange observatieperiode.

La suppression de la vente de tickets à bord n'étant entrée en vigueur que le 1^{er} juillet 2026, il est encore trop tôt pour en évaluer de manière fiable les effets sur le nombre d'agressions et sur la fraude. Néanmoins, certains premiers éléments sont disponibles.

On constate notamment une hausse des contestations concernant les C170. La SNCB ne sait pas encore dire avec exactitude dans quelle mesure cette hausse est liée à la fin de la vente à bord. Mais

quand on constate qu'en juillet, le nombre de plaintes sur les C170 a augmenté de 80 % par rapport à la moyenne mensuelle du premier semestre, on peut raisonnablement supposer que la fin de la vente à bord y est pour quelque chose. Surtout parce que le pourcentage de plaintes par rapport au nombre de régularisations est également en forte hausse, de 6,1 à 10,4 %.

En bref, la problématique me paraît suffisamment importante pour ne pas attendre une année entière avant de procéder à une première évaluation, même intermédiaire, du nouveau système. J'ai donc demandé à la SNCB de nous fournir une évaluation six mois après la mise en œuvre de cette mesure. Je suis d'accord avec vous que les points essentiels de cette évaluation devront notamment être le nombre de contraventions litigieuses et l'évolution des actes d'agression.

En ce qui concerne la communication autour de la fin de la vente à bord, la SNCB a accompagné ce changement par une communication large et progressive. Celle-ci a été intensifiée durant les trois mois précédant l'entrée en vigueur de la mesure et a ciblé plus particulièrement les voyageurs qui achetaient encore leur ticket à bord. Plusieurs canaux ont été mobilisés: la presse, le site internet, les outils numériques ainsi que l'information dans les trains et dans les gares.

Concernant le montant de l'indemnité, qui est passée de 9 euros à 90 euros, il s'agit en effet d'une augmentation significative. L'objectif de cette évolution est notamment de renforcer le caractère dissuasif du dispositif dans un cadre où les règles sont désormais claires et identiques pour tous les voyageurs.

J'ai néanmoins également demandé à la SNCB que la mise en œuvre de cette mesure s'accompagne de discernement, de bon sens et d'une certaine humanité dans les contrôles. Il est important que les règles soient appliquées, mais également que les situations particulières puissent être appréciées avec le recul nécessaire, notamment lorsqu'il apparaît clairement qu'il ne s'agit pas d'une volonté de frauder.

Par ailleurs, en tant que voyageur régulier, j'ai également eu l'occasion de m'entretenir avec des contrôleurs de la SNCB sur le sujet. En général, c'est un retour assez positif que j'ai reçu de leur part.

Wat de vraag over het Flex Abonnement vanwege Unia en Testaankoop betreft, de NMBS antwoordt dat het Flex Abonnement uitsluitend digitaal beschikbaar blijft en dat zij, gelet op het feit dat er voor de betrokken kwetsbare doelgroepen digitale alternatieven die voor hen financieel voordelig zijn, ter beschikking zijn, een papieren versie van het Flex Abonnement niet overweegt.

Enfin, la SNCB assume pleinement ses responsabilités en matière de sécurité. Elle agit notamment au travers de la sensibilisation, de la formation du personnel, de la vidéosurveillance, du soutien technologique ainsi que de l'accompagnement psychosocial et juridique des victimes. Elle dispose en outre de près de 500 agents Securail. Depuis l'entrée en vigueur du contrat de service public, ce service a été renforcé de 50 équivalents temps plein. Ces agents sont déployés de manière flexible et ciblée en fonction des risques, sur la base des incidents, des signalements et des analyses locales. Une nouvelle augmentation des agressions ne peut toutefois pas être combattue uniquement par le déploiement d'agents Securail supplémentaires. Securail joue un rôle essentiel de première ligne.

Een doeltreffende aanpak vereist daarom dat alle partners van de veiligheidsketen hun verantwoordelijkheid opnemen. Dat geldt niet alleen voor de NMBS, maar ook voor de politiediensten die instaan voor de handhaving van de openbare orde, en voor Justitie voor de doeltreffende vervolging en een passende bestraffing van de daders.

Dans ce contexte, la SNCB poursuit sa collaboration étroite avec les organisations représentatives du personnel des services de police et de la justice.

15.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, au vu du changement de politique concernant la vente de tickets à bord, n'aurait-il pas été judicieux de prévoir des outils fiables permettant d'évaluer précisément les conséquences de la suppression de cette vente à bord? Vous expliquez ne pas disposer d'une vue précise de la situation. Dans le même temps, vous reconnaissez que les premiers signaux font état d'une hausse des tensions dans les trains à la suite de cette mesure. Pourtant, ce n'est pas faute de vous avoir prévenu. Les syndicats l'avaient annoncé.

Malgré cela, vous avez repris les arguments de la direction de la SNCB, qui affirmait que cette réforme

améliorerait la sécurité. Et tout cela sans exiger, au préalable, une étude sérieuse permettant de mesurer les conséquences de cette décision avant son entrée en vigueur. C'est pourtant ce que nous vous avons demandé plusieurs fois.

D'après les témoignages que je reçois des accompagnateurs de train, la situation n'est pas tenable. À propos de la suppression de la vente de tickets à bord, j'ai notamment reçu le témoignage suivant: "Elle a fait exploser de véritables zones de non-droit, précipitant dans une fraude sauvage des gens qui, autrefois, achetaient simplement leur billet à la dernière minute lorsque l'accompagnateur passait pour le contrôle." Voilà ce que nous entendons sur le terrain. Au moment où se déroulent les discussions budgétaires, nous vous appelons donc à investir davantage dans la sécurité ferroviaire et à cesser les économies à tout va.

15.05 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dat er na twee maanden nog geen duidelijk zicht op het effect van de maatregel kan worden gegeven, is begrijpelijk, aangezien de cijfers over agressie tegen treinbegeleiders normaal gezien op jaarbasis worden opgesteld. U geeft aan dat u na een half jaar een evaluatie wilt uitvoeren. Een half jaar betekent dus 1 januari 2027, waardoor we nog altijd met een afgerond jaar te maken hebben. De NMBS zal dus geen jaarcijfers kunnen gebruiken maar zal tussen de eerste helft en de tweede helft van het jaar sinds de toepassing van de maatregel moeten vergelijken.

Ik begrijp dat paal en perk moet worden gesteld aan praktijken waarbij reizigers doelbewust telkens opnieuw gratis proberen te reizen en, zodra ze betrapt worden, alle mogelijke middelen en smoesjes uit de kast halen, tot zelfs geweld toe, om toch maar niet te moeten betalen. Door het bedrag echter van 9 euro naar 90 euro te verhogen, straft u ook alle goedbedoelende reizigers.

U geeft aan dat u van de NMBS verwacht dat ze de maatregel ook op een verstandige manier interpreteert. Voor de treinbegeleider is het evenwel niet gemakkelijk om op de trein te bepalen wie wel en wie niet te goeder trouw handelt.

De consequentie van de verhoging van 9 euro naar 90 euro is dat reizigers boos worden. Als een reiziger te goeder trouw handelt, zal dat niet tot een geweldincident leiden. Er zijn echter ook andere mogelijke reacties. Er zat bijvoorbeeld een studente bij mij in de treinwagon voor wie de verhoging van 9 euro naar 90 euro, boven op de prijs voor het normale treinticket, een gigantische financiële impact had. Ze begon in de wagon te wenen. Is dat het signaal dat wij willen geven aan treinreizigers die te goeder trouw handelen?

Ik begrijp dat treinbegeleiders het heel moeilijk vinden om te beslissen welke treinreizigers wel en welke niet te goeder trouw zijn. Ik begrijp dus dat ze iedereen controleren en iedereen gelijk behandelen voor de wet. Ik begrijp ook dat we hardleerse zwartrijders moeten aanpakken.

Met de huidige maatregel brengen we echter mensen die echt te goeder trouw zijn en vergeten zijn hun ticket te kopen, pijnlijk in de problemen. Voor die extra 9 euro oordelen mensen misschien nog dat hun vergetelheid een dommigheid is en dat zij dus wel zullen betalen, maar 90 euro extra is voor veel mensen de druppel te veel. We maken het openbaar vervoer daar echt niet aantrekkelijker mee.

Ik hoop dan ook dat niet allen de cijfers over het geweld tegen treinbegeleiders, maar ook de verhalen van treinreizigers in de evaluatie worden meegenomen, zodat we zicht krijgen op de mogelijke impact van de maatregel op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Ik ben van mening dat die impact nefast is.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.57 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12 h 57.*