

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 7 OKTOBER 2026

Voormiddag

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

du

MERCREDI 7 OCTOBRE 2026

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.04 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 04 et présidée par M. Frank Troosters.

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

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

De **voorzitter**: Goedemorgen, mijnheer de minister, collega's, we werken vandaag tot 14.00 uur. Er zullen rond de middag broodjes worden voorzien.

[01] Actualiteitsdebat over het luchtverkeer boven Brussel en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe maatregelen tegen vliegtuighinder" (56019635C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem en de maatregelen na 1 oktober" (56019643C)

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het op 1 oktober 2026 voorgestelde nieuwe spreidingsplan voor de vluchten boven Brussel" (56019648C)

- Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven Brussel en de Cruckeroute" (56019746C)

- Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De plannen van de minister om de geluidsoverlast van de luchthaven in te perken" (56019777C)

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

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouvelles mesures contre les nuisances aériennes" (56019635C)

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem et les mesures au-delà du 1er octobre" (56019643C)

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau plan de survol du 1er octobre 2026" (56019648C)

- Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol de Bruxelles et la route Crucke" (56019746C)

- Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les plans du ministre face aux nuisances de l'aéroport" (56019777C)

[01.01] Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, op 30 september debatteerden we in onze commissie nog uitgebreid over de vliegtuighinder boven Brussels Airport. U bevestigde toen dat de keuze voor het gebruik van de RNP-07-route onder uw verantwoordelijkheid valt en dat u werkte aan alternatieven.

Op 1 oktober, de dag erna, kondigde u een pakket maatregelen aan, maatregelen waarvan ik mij trouwens niet kan herinneren dat we ze de voordien hadden besproken. Daarbij worden vliegtuigen bij nadering op 4.000 voet onderschept en wordt de daling veel steiler door een dalingshoek van 3,2° op te leggen. Dat zou volgens u een positief effect moeten hebben voor de mensen die onder die route wonen.

Is dat echter wel degelijk het geval? Onze informatie, die u ook hebt ontvangen, spreekt dat namelijk tegen. De CGX-studie heeft duidelijk andere informatie opgeleverd. Ook uw eigen directoraat generaal heeft u al op 10 juli andere informatie gegeven. Ik citeer:

"Au vu des résultats des études HERON et CGX, la DGTA constate que les modifications proposées, consistant à relever l'altitude d'interception et à augmenter la pente d'approche, ne démontrent pas d'amélioration substantielle de la situation acoustique des riverains. Les effets positifs identifiés apparaissaient très marginaux aussi bien en termes de réduction de l'empreinte sonore que du nombre de personnes exposées."

Ik heb het in uw taal gezegd, opdat het duidelijk zou aankomen. Mijn vraag is dan ook heel duidelijk. Welke vooruitgang is er ondertussen geboekt bij de voorbereiding van het alternatieve tracé voor RNP 07L? Licht u nog op schema om tegen 31 oktober 2026 een weloverwogen keuze te maken? Welke stappen moet u daarvoor nog zetten?

01.02 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, op 1 oktober kondigde u twee maatregelen aan om de geluidshinder van vliegtuigen te verminderen. Toestellen moesten voortaan op grotere hoogte het Brusselse luchtruim binnenvliegen en vervolgens ook veel steiler en rechtstreekser dalen.

U stelt dat die maatregelen zowel de geluidshinder als het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot zouden moeten verminderen. Een aangepaste dalingsprocedure heeft immers niet alleen gevolgen voor de geluidshinder op de grond, maar ook voor de manier waarop vliegtuigen moeten vliegen, hun brandstofverbruik en hun uitstoot. Operationele omstandigheden zijn natuurlijk niet iedere dag hetzelfde. Tijdens warme zomermaanden daalt immers blijkbaar de luchtdichtheid, wat gevolgen kan hebben voor de prestaties van vliegtuigen.

Tegelijk kondigde u ook aan dat in het kader van de toekomstige vliegwet wordt gekeken naar het type toestel dat tussen 22 en 23 uur en tussen 6 en 7 uur wordt ingezet. Dat zijn voor internationale luchthavens juist enorm belangrijke tijdsvensters, des te meer voor de luchthaven van Zaventem die een zeer belangrijke hubfunctie speelt met veel aansluitingen op onder meer intercontinentale verbindingen.

Op basis van welke studies of simulaties beslist u dat steiler dalen van grotere hoogte zowel minder geluidshinder als minder brandstofverbruik en uitstoot veroorzaakt? Welke concrete winst verwacht u?

Wordt onderzocht of de nieuwe procedure onder alle weers- en temperatuurcondities kan worden toegepast, in het bijzonder tijdens warme zomermaanden? Welke gevolgen heeft de nieuwe procedure voor de emissie van vliegtuigen? Hoe wordt vermeden dat luchtvaartmaatschappijen worden beboet voor geluids- of milieuprestaties die rechtstreeks voortvloeien uit de opgelegde vliegprocedure?

Welke maatregelen overweegt u concreet voor de tijdsvensters van 22 tot 23 uur en van 6 tot 7 uur? Kunt u garanderen dat eventuele maatregelen in die tijdsvensters de internationale concurrentiepositie en de hubfunctie van de luchthaven niet ondergraven?

01.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je commencerai par une remarque de forme. Je le fais d'autant plus aisément que vous savez combien, personnellement, je vous apprécie. Je trouve très critiquable la manière dont vous traitez le Parlement sur cette question, au-delà des divergences quant au fond du sujet.

Mercredi dernier, vous étiez interrogé ici même sur cette question des survols. En nous répondant en commission, vous saviez donc très bien que, le lendemain, vous feriez une conférence de presse où vous dévoileriez des intentions que vous ne nous auriez pas partagées préalablement – en disant donc des choses le lendemain que vous n'avez pas dites ici. Il s'agit là presque – je dis bien presque – d'une forme de mensonge par omission, qui ne me paraît pas acceptable. Il n'est pas acceptable que vous

jouiez ainsi double jeu en ne partageant pas vos intentions avec le Parlement avant de le faire avec la presse.

Sur le fond, je crois qu'on constate tous et toutes que la "route Crucke" est confirmée. Au départ, il devait s'agir d'une route temporaire. Vous la confirmez, et vous tentez de faire passer la pilule en faisant croire que les avions vont voler plus haut plus longtemps et que les nuisances en seront réduites. Si l'on en croit notamment les associations de riverain, cela changera les choses sur environ 300 mètres mais cela ne changera pas grand-chose au calvaire des habitants du nord de Bruxelles, entre autres.

Votre autre mesure sur le changement des normes de vent, par contre, est solide et fait assurément partie de la solution. Le problème, c'est que skeyes travaille toujours dessus, qu'on nous annonce qu'il faudra au moins six mois pour qu'elle soit effective et qu'au moins deux de vos partenaires flamands sont – sans mauvais jeu de mots – vent debout contre cette norme.

C'est donc le moment, à mon sens, de la clarification.

Puisque l'adaptation des normes de vent à huit nœuds nécessitera au moins six mois et que vous soulignez ne pas pouvoir imposer de décision directe à skeyes en dehors du cadre réglementaire, quelles sont les mesures parmi celles annoncées qui s'appliquent réellement depuis le 1^{er} octobre?

Comptez-vous utiliser les travaux de la future loi sur l'aviation pour enfin modifier la relation juridique entre l'État et skeyes, comme le préconisait l'étude de 2016?

L'approbation provisoire de l'approche en ligne droite sur la piste 07L arrivant à échéance le 31 octobre, pouvez-vous nous dire si la dérogation nécessaire pour l'approche RNP décalée sera accordée avant cette date?

Disposez-vous d'une étude d'impact chiffrant, zone par zone, l'évolution du nombre de riverains survolés?

Enfin, sans l'accord du gouvernement ni le soutien de votre majorité N-VA/cd&v, de quels leviers disposez-vous réellement pour garantir le respect de l'ordonnance judiciaire, sans risquer le blocage politique que nous redoutions?

01.04 **Ridouane Chahid** (PS): Monsieur le ministre, la semaine dernière nous avons débattu de la question de l'utilisation excessive de la route Crucke. Je ne vais pas revenir sur le timing de la conférence de presse, lors de laquelle vous avez fait des propositions. Malheureusement, après votre conférence de presse, je ne me sens pas plus rassuré et je ne vois pas comment vous allez réellement et durablement réduire les nuisances aériennes subies par les habitants. Quand je parle des habitants, je parle des Bruxellois et de la périphérie bruxelloise, pour que les choses soient claires. Alors ce que moi je demande, ce n'est pas qu'on puisse déplacer le problème. J'ai envie qu'on s'y attaque et j'ai envie qu'une bonne fois pour toutes, on arrête ce harcèlement aérien.

Monsieur le ministre, quand allez-vous supprimer cette route qui aujourd'hui porte votre nom, puisque lors de votre conférence de presse, vous avez annoncé que vous alliez plutôt la dédoubler? Pourquoi proposez-vous de la dédoubler? Combien de survols seront réellement supprimés au-dessus des zones les plus densément peuplées puisque vous annoncez des mesures assez substantielles? Quelle va être la diminution mesurable de bruit attendue?

Quelles règles précises seront appliquées en matière de normes de vent? Quelles restrictions seront appliquées durant la période nocturne? Quelle trajectoire sera réellement utilisée d'ici le 31 octobre et après cette date? Allez-vous faire une évaluation antérieure et ultérieure? Enfin, le gouvernement va-t-il aller dans le sens que vous avez proposé lors de votre conférence de presse jeudi dernier ou alors s'agit-il juste d'un plan du ministre Crucke qui s'arrêtera à la volonté du ministre Crucke de tenter de trouver une solution?

01.05 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB):

Mijnheer de minister, al maanden worden we aangesproken door omwonenden van wie de nachtrust, het gezinsleven en, meer in het algemeen, de levenskwaliteit rechtstreeks worden aangetast. Al maanden verandert er niets. Al maanden richten de omwonenden zich ook tot u. Toch heeft het tot

afgelopen donderdag geduurd voordat een eerste reeks maatregelen werd aangenomen. Het is een doekje voor het bloeden, terwijl de Cruckeroute behouden blijft en we nog studies en lange discussies binnen de regering moeten afwachten voordat we op echte vooruitgang voor de omwonenden mogen rekenen.

U stelt onder meer voor om de vliegtuigen hoger te laten vliegen en de daling steiler te laten verlopen. Dat is goed, maar de voordelen zullen marginaal blijven, vooral als de vluchten geconcentreerd blijven op hetzelfde traject.

Mijnheer de minister, zult u het gebruik van baan 07L opnieuw uitzonderlijk maken? Zult u een evenwichtig spreidingsplan opstellen tussen de verschillende gemeenten rond Zaventem, zodat de lasten evenwichtig worden gedragen?

Ten tweede, zult u op Europees niveau ijveren voor een versterking van de wetgeving en het aantal nachtvluchten beperken tot uitsluitend dringende gevallen? Ik vraag dat omdat sommigen pleiten voor beperkingen en zelfs een verbod op nachtvluchten. Laten we realistisch zijn. Als we dat alleen in België doen, dan zal de economische activiteit zich gewoon verplaatsen naar nabijgelegen luchthavens, zoals Amsterdam of Parijs. Zo'n plan kan dus alleen op Europees niveau worden ingevoerd. Ik vraag u dan ook of u daarvoor op Europees niveau zult pleiten.

Ten slotte, zult u de luchtvaartmaatschappijen eindelijk verplichten om hun meest lawaaierige vliegtuigen te vervangen?

De **voorzitter**: Wensen nog fracties aan te sluiten bij de vraagstelling? (*Neen*)

01.06 Jean-Luc Crucke, ministre: Collègues, par son ordonnance du 26 février 2025, la chambre des référés du tribunal de première instance francophone de Bruxelles a condamné, comme vous le savez, l'État belge à informer les parties pour le 1^{er} octobre 2026 des mesures concrètes et des échéances retenues afin de mettre un terme aux violations manifestes constatées lors de l'utilisation de la route aérienne du canal, de la route aérienne du ring, des atterrissages sur la piste 01 ainsi que des décollages sur la piste 25R suivi du virage à gauche.

Mon ambition a toujours été d'apporter une réponse structurelle à la problématique du survol. Cette échéance judiciaire m'en donnait l'occasion. J'ai déposé une note à cette fin en Conseil des ministres, bien que la répartition des compétences ne m'y obligeait pas. Face à l'impossibilité de trouver un accord, j'ai signalé à mes collègues et au premier ministre que je prendrais mes responsabilités et que je comptais assumer les exigences que m'imposait le jugement.

Daarom heb ik besloten om een reeks structurele en operationele maatregelen door te voeren.

De eerste structurele maatregel bestaat uit het opstarten van de voorbereidende werkzaamheden die nodig zijn om het PRS te versterken door de windnormen aan te passen naar een gemiddelde rugwind van 8 knopen, zoals dat ook het geval is op de luchthaven Brussel-Zuid. Ik hoop die maatregel binnen zes maanden te kunnen doorvoeren, maar ik ben afhankelijk van de termijnen die mij worden opgelegd door het DGLV, skeyes en de BSA. Ik heb het DGLV echter de opdracht gegeven om onmiddellijk met de werkzaamheden te starten. Ter herinnering, die norm van 8 knopen was al van kracht op de luchthaven van 1973 tot 2003, zonder ongevallen, zonder incidenten, zonder rechtszaken en zonder kritiek van piloten.

Je veux également préciser l'instruction actuelle, afin que les standards et recommandations de l'OACI soient appliqués et que les critères actuels de vent soient précisés à travers une modification de l'AIP. Il s'agit du mode de calcul des rafales qui doivent être prises en compte et de critères spécifiques liés aux vents d'altitude, qui ne peuvent, sauf demande des pilotes, influencer le choix d'une piste et les délais d'anticipation et de retour au PRS qui doivent être réduits. L'objectif à terme est d'arriver à des délais d'au maximum 30 minutes. Les délais de publication d'une nouvelle AIP sont de trois mois.

Voor configuraties buiten het PRS blijft de windrichting het belangrijkste criterium bij de keuze van de start- en landingsbanen. Onder voorbehoud van de nodige onderzoeken, met name op het gebied van haalbaarheid en veiligheid, zal de nadering op 07L worden verdeeld tussen de huidige rechte nadering en de zogenaamde offsetnadering van voren. Aangezien die door de CGX-studie aanbevolen nadering

echter als een nieuwe vliegroute kan worden beschouwd en een afwijking vereist, zal de definitieve beslissing worden genomen in het kader van de vliegwet, die ik uiterlijk tegen het einde van het eerste kwartaal van 2027 aan de ministerraad hoop voor te leggen.

Ik wil hier even een korte opmerking maken om de heer De Smet te bevestigen dat het mijn bedoeling is om via de vliegwet de juridische relatie tussen de Staat en skeyes te versterken.

Deux mesures opérationnelles sont quant à elles déjà d'application depuis le 1^{er} octobre: le relèvement à 4 000 pieds du plafond d'interception pour les approches sur la piste 07L et l'augmentation de l'angle d'interception à 3,2 degrés.

Skeyes étudie actuellement la possibilité de relever le plafond d'interception sur l'ensemble des pistes, et notamment sur la piste 01 durant la nuit. Les autres mesures opérationnelles qui ont été évoquées – à savoir le décalage de plusieurs seuils de piste ainsi que l'obligation imposée aux contrôleurs de justifier et de documenter le choix des pistes – seront déployées progressivement par skeyes dans le respect de la charte que nous avons signée il y a plusieurs semaines.

Pour en revenir aux règles relatives à la nuit, comme annoncé, j'entamerai dans les prochaines semaines une négociation avec Brussels Airport Company (BAC) et les opérateurs concernés afin de modifier l'arrêté fixant les quotas de bruit autorisés entre 22 h 00 et 22 h 59 ainsi qu'entre 6 h 00 et 6 h 59. Je me donne un délai de six mois afin de parvenir à un calendrier concret de mise en œuvre.

Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de beslissingen die ik heb genomen en bekendgemaakt, zijn naar mijn mening gebaseerd op een reëel evenwicht en waarborgen, zoals het regeerakkoord van mij verlangt, betreffende de capaciteit van de luchthaven. Uiteraard zijn ze het voorwerp van kritiek en weerspiegelen ze geen overeenstemming binnen de regering.

De uitvoering van de toekomstige vliegwet zal een geschikt kader bieden voor nieuwe besprekingen, bijvoorbeeld over vliegroutes. Ik roep echter iedereen die een vaststaand standpunt over de situatie heeft op om het geheel wat breder te bekijken. De uitbreiding van het PRS heeft evenveel gevolgen voor de Brusselse gemeenten als voor die van de Noordrand: 52 % van de starts op baan 25R gebeurt via een bocht naar links, 48 % via een bocht naar rechts. De kwestie van het overvliegen is een zeer technisch, maar ook zeer politiek debat. Als we ons beperken tot een enkele communautaire interpretatie van het dossier, zal dit op termijn leiden tot de ondergang ervan. En dat is een verantwoordelijkheid die ik niet wil dragen.

01.07 Irina De Knop (Anders.): Mijnheer de minister, zoals we dat ondertussen van u gewoon zijn, kunnen we uit uw antwoorden niets opmaken. We moeten dus vooral kijken naar wat u in de feiten beslist en niet naar wat u hier zegt. Dan zien we twee heel concrete zaken. Vanaf 1 oktober, mijnheer de minister, hebt u de RMP 07-route, die tijdelijk zou zijn, een permanent karakter gegeven en tegelijkertijd wordt het gebruik van de VOR 07-route tot eind 2026 onmogelijk gemaakt.

Dat weten we niet uit uw antwoorden hier, maar uit officiële publicaties met instructies voor piloten. Die website heet notams.online en is publiek toegankelijk voor iedereen. We zien daar heel duidelijk dat u de RMP 07 permanent maakt en de VOR-route buiten gebruik plaatst tot het einde van dit jaar. Wat u dus ook zegt over die datum van 31 oktober: ik geloof er niets meer van. Voor de mensen die onder die route wonen, maakt u de situatie niet beter. U maakt ze slechter.

Uw zogenaamde maatregelen over de interceptie en over de dalingshoek zijn puur bliksemafleiders. Ze veranderen helemaal niets aan de kern van het probleem. Mijnheer de minister, de kern van het probleem is dat u van een uitzonderingsroute een permanente route hebt gemaakt en dat u dat hebt gedaan zonder de juiste wettelijke procedure daarvoor te volgen. U hebt de route zelf ingevoerd. U hebt niemand behalve uzelf nodig om de route opnieuw af te voeren. In plaats daarvan hebt u de hele federale regering mee in het bad getrokken en hebt u de doos van Pandora geopend.

Het is duidelijk dat sommige parlementsleden, onder andere de leden van de N-VA, daarvan een communautaire kwestie maken. U zou beter stoppen met uw riedeltje over veiligheid en techniciteit en de verantwoordelijkheid nemen voor uw eigen beslissingen. Die beslissing en de enige juiste keuze zouden moeten zijn om de RMP07-route onmiddellijk op te schorten. Dat kunt u perfect doen, net zoals u ze op eigen houtje hebt ingevoerd.

01.08 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat we het dossier niet tot één communautaire strijd mogen reduceren want de nachtrust van een Brusselaar is niet meer of minder waard dan de nachtrust van een inwoner van Vlaams-Brabant, integendeel. Net daarom moeten we kijken naar de lusten en de lasten, zodat ze eerlijk en rechtvaardig verdeeld blijven.

Dat standpunt zullen wij ook aanhouden als de vliegwet er begin 2027 zal komen. Ook op die basis zullen wij die vliegwet gaan beoordelen want uiteindelijk mag het niet zijn dat de regio die het luidst roept, het meeste zal klaarkrijgen bij die vliegwet.

Daarom ook mag één zaak niet uit het oog worden verloren. Zaventem is een belangrijke internationale luchthaven en een belangrijke economische motor voor België, zeker voor Vlaanderen. We moeten de hinder voor de inwoners vermijden zonder onze luchthaven kapot te reguleren en vooral, zoals ik u ook vorige week al heb meegegeven, zonder dat er nadelen voor Zaventem zijn ten voordele van Charleroi en Luik. Ook daar zien we immers wel een aantal stemmen in het dossier die ernaar neigen om Zaventem te benadelen ten voordele van de Waalse luchthavens.

Opnieuw zullen we de vliegwet begin 2027 kritisch bekijken en ervoor zorgen dat Zaventem niet achterop geraakt in vergelijking met andere luchthavens. Daarbij zullen we ook opkomen voor alle inwoners, voor de Brusselaars maar zeker ook voor de Vlamingen.

01.09 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Nous avons appris certains éléments, notamment que le relèvement des plafonds devrait valoir pour toutes les pistes, y compris la piste 01. Fort bien! S'agissant des normes de ventes, je me demande ce que ce qu'il adviendra des astreintes. En effet, les mesures par lesquelles vous estimez vous conformer aux décisions de justice prendront plusieurs mois pour être mises en œuvre. Vous le reconnaissez vous-même. Si la justice est saisie d'une demande d'exécution des astreintes, estimera-t-elle que vous êtes en voie d'exécution ou que les décisions ne sont toujours pas respectées?

Je trouve que cette question reste très ouverte. Je n'ai pas la réponse. La semaine dernière, j'avais prédit que vous nous feriez tôt ou tard une "Gilkinet". C'est-à-dire que, poussé dans vos retranchements, même avec beaucoup de volonté, vous livreriez votre solution, sans consensus politique. C'est une "Gilkinet" un peu plus créative, un peu améliorée, parce qu'elle n'est pas purement verbale. Vous posez réellement une série d'actes concrets, mais la philosophie est la même. Vous mettez en avant un chemin pour sortir de ce dossier dans lequel nous sommes tous empêtrés depuis vingt ans, en sachant très bien que vous allez vous faire barrer tôt ou tard par vos partenaires de gouvernement. J'espère que vous me donnerez tort, mais je trouve que c'est le chemin que cela prend.

01.10 Ridouane Chahid (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Une chose est claire, vous êtes tombé dans le piège de skeyes, anciennement Belgocontrol. J'entends vos réponses. Moi, je crois que la seule réponse aujourd'hui qui puisse être entendue consiste à d'abord supprimer la route que vous avez autorisée, qui survole aujourd'hui un nombre assez conséquent de Bruxellois. Je rappelle qu'on parle de 450 000 personnes.

Deuxième élément: après la suppression de cette route, des solutions existent. Des propositions ont été avancées et certains exemples, inspirés d'autres aéroports, montrent qu'il est possible de faire monter les appareils jusqu'à 4 500, voire 5 000 pieds. Il existe donc des alternatives.

Troisièmement, il existe aujourd'hui une manière de répondre à cette problématique, et cette réponse n'est pas de nature communautaire. Elle a d'ailleurs déjà recueilli l'approbation d'un certain nombre de partis, notamment néerlandophones. En avril 2014, le gouvernement de l'époque avait approuvé en première lecture une première *vliegwet*, un projet de loi qui avait reçu l'avis du Conseil d'État et qui répondait à plus de 95 % des préoccupations des habitants de Bruxelles et de sa périphérie en matière de sécurité.

Je vous invite dès lors à vous inspirer de ce qui avait été approuvé en première lecture par le Conseil des ministres en avril 2014. Cette base de travail permettrait d'apporter une réponse aux préoccupations des habitants qui, aujourd'hui, ne parviennent plus à dormir en raison de l'application de cette route. J'ai dit, monsieur le président!

01.11 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik hoor dat u begin 2027 met een nieuwe wet zult komen. U spreekt over een termijn van zes maanden, maar de situatie is voor de omwonenden wel dringend. Wij horen dagelijks getuigenissen. Zo zegt iemand: "Elke nacht is het niet te doen. Zelfs met de vensters toe moeten we soms stoppen met spreken omdat we elkaar niet horen. Zeker op warme dagen is het een probleem. Dan zet ik normaal alle ramen open om ons huis te laten afkoelen, maar met de ene vlucht na de andere die overvliegt, is dat niet te doen. Mijn zoon kan dan niet doorslapen. Ik maak me zorgen. Ik vraag mij af hoe het verder moet en of ik in deze wijk kan blijven wonen."

Ik heb gisteren ook nog met Marie gebeld. Zij heeft drie kinderen. Een van haar zonen heeft autismespectrum. Die jongen heeft sowieso al moeite om te gaan slapen, maar hij wordt constant wakker door die vluchten. Hij durft zelfs niet meer in slaap te vallen, want hij is bang dat hij wakker wordt en dan weer niet kan slapen.

De situatie is dringend voor de omwonenden. Wij vragen u om snel maatregelen te nemen om die 07L-route opnieuw uitzonderlijk te maken, mijnheer de minister. Dat is al een eerste oplossing. U hebt voorts ook niets gezegd over het verplichten van de maatschappijen om minder lawaaierige vliegtuigen in te zetten en daarin te investeren. Dat zijn concrete oplossingen die de mensen verwachten. Nu komt er nog zes maanden bij en misschien is er binnen zes maanden nog altijd geen consensus en komt er nog eens een termijn van zes maanden bij. Dat is geen oplossing. We vragen u om dringend iets aan die situatie te doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 **Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'emploi des langues par la SNCB et Infrabel dans le cadre des travaux à la gare de Bockstael" (56018215C)**

02 **Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik der talen door de NMBS en Infrabel in het kader van de werken in het station Bockstael" (56018215C)**

02.01 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, la presse a relayé, au début du mois d'août, une information faisant état d'un non-respect des lois linguistiques par la SNCB et Infrabel dans le cadre du dossier urbanistique relatif à la rénovation de la gare de Bockstael, chantier destiné à la rendre pleinement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour la fin de l'année 2027.

Le dossier urbanistique a en effet été introduit exclusivement en néerlandais. Malgré les plaintes de riverains – jugées fondées par la Commission permanente de contrôle linguistique – et malgré un recours introduit devant le Conseil d'État, la SNCB a entrepris les travaux le 8 août dernier, arguant, à juste titre sur le plan formel, que ce recours n'avait pas d'effet suspensif.

Il n'en demeure pas moins que la demande de permis modificatif a, elle aussi, été introduite uniquement en néerlandais, contrevenant de la sorte aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative. L'accumulation de ces éléments significatifs témoigne d'un manque de considération à l'égard des riverains francophones.

Monsieur le ministre, avez-vous été informé de ce dossier? Sans préjudice du caractère non contraignant des avis de la Commission permanente de contrôle linguistique, quelles démarches entendez-vous entreprendre auprès de la SNCB et d'Infrabel afin qu'elles respectent pleinement le bilinguisme en matière de communication avec le public et garantissent, dans ce dossier, une information complète tant en français qu'en néerlandais?

02.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, j'ai en effet été informé de ce dossier. Le projet de rénovation de la gare de Bockstael s'inscrit dans un programme visant à améliorer l'accessibilité des gares, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Les investissements prévus comprennent notamment le rehaussement des quais, l'installation d'ascenseurs ainsi que l'amélioration des accès, afin de permettre une utilisation plus autonome et plus sûre de l'infrastructure ferroviaire. Ces objectifs s'inscrivent également dans les engagements

poursuivis dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel en matière d'accessibilité des gares.

S'agissant des règles linguistiques applicables aux demandes de permis et à leur instruction, celles-ci relèvent des autorités régionales compétentes et, le cas échéant, de l'interprétation des lois sur l'emploi des langues en matière administrative. L'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux enquêtes publiques n'impose pas, en lui-même, la production d'un dossier en deux langues.

La SNCB et Infrabel exercent leur mission de service public dans le respect de leurs obligations légales et réglementaires, avec une attention constante portée à la qualité du service, à la sécurité et à l'information des citoyens. Je considère également que, dans la mesure du possible et pour autant que cela n'engendre pas de coûts excessifs, il est préférable de disposer d'une traduction des documents dans les deux langues en Région de Bruxelles-Capitale.

02.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses, même si je suis un peu déçu. Dans le fond, quelle que soit la responsabilité des uns et des autres, il y a une anomalie dans le fait que des chantiers qui ont un impact réel sur la vie de riverains puissent être entrepris sans une obligation de communication dans les langues du territoire concerné.

J'entends bien que vous renvoyez à la législation régionale. D'accord. Nous analyserons la réponse. Cependant, cela ne me semble pas pouvoir exonérer la SNCB et Infrabel, tout de même, de pouvoir assurer une communication bilingue, y compris lors de travaux.

Nous avons déjà eu, notamment en séance plénière à la Chambre, des hauts cris parce qu'un contrôleur de train avait osé dire "Goei dag, bonjour", peut-être à quelques centaines de mètres d'une frontière linguistique. Ici, je trouve que cela peut paraître bien moins important, mais des riverains subissant l'évolution d'un chantier ont tout de même le droit à l'accessibilité des informations. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'absence de cadre de reconversion des bâtiments désaffectés des gares SNCB" (56018249C)

03 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebrek aan een kader voor de herbestemming van leegstaande NMBS-stationsgebouwen" (56018249C)

03.01 François De Smet (DéFI): *La Meuse publiait ce 18 août une enquête régionale sur le devenir des gares désaffectées, sous le titre « Région — Entre logement d'urgence et projet avorté : voici ce que deviennent nos anciennes gares ».*

C'est ainsi qu'à Theux, la SNCB a fermé la gare en 2013 faute de fréquentation suffisante ; la commune lui a depuis trouvé une nouvelle utilité en modernisant complètement les lieux, notamment à des fins de logement. À Pepinster en revanche, les négociations avec la SNCB n'ont jamais abouti.

La SNCB demeure propriétaire d'un patrimoine immobilier ferroviaire considérable, géré par ses structures immobilières, en vertu de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Le contrat de gestion ne prévoit aucune obligation générale de mise à disposition prioritaire des bâtiments désaffectés aux pouvoirs locaux, ce qui contraint chaque commune à négocier isolément, sans grille de valorisation publique ni délai de réponse encadré. La Cour des comptes a déjà relevé par le passé le caractère insuffisamment documenté de la stratégie immobilière du groupe.

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

Si il est en mesure de communiquer l'inventaire des bâtiments de gare désaffectés, vides ou sous-occupés appartenant au groupe SNCB, ventilé par Région et par province, en indiquant pour chacun la durée de vacance ? Combien de ces bâtiments sont vides depuis plus de trois ans ?

Si il existe une procédure standardisée de mise à disposition ou de cession aux communes et aux centres publics d'action sociale, comportant un droit de préemption, une grille tarifaire publique et un délai de réponse contraignant?

Si il est disposé à communiquer au groupe SNCB le fait de prioriser l'affectation de ces bâtiments au logement d'urgence et/ou au logement social, en concertation avec les pouvoirs régionaux et locaux concernés?

03.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Comme indiqué dans ma réponse à la question écrite n° 392, la SNCB ne dispose pas d'un inventaire public, et il n'est pas envisagé à ce stade d'en établir un compte tenu de la nature stratégique de certaines infrastructures ainsi que des enjeux de sécurité et de confidentialité qui y sont liés. Je tiens toutefois à être très clair: cette situation ne peut être considérée comme satisfaisante. Au cours des derniers mois, j'ai demandé à la SNCB de me fournir un état des lieux précis de son patrimoine inoccupé ainsi que des informations détaillées sur les démarches entreprises pour sa valorisation ou sa réaffectation. Plusieurs échanges ont également été organisés afin de mieux comprendre les mécanismes de gestion mis en œuvre et d'identifier les pistes permettant de renforcer le suivi et la transparence en ce domaine. Mon objectif n'est pas de constater la situation, mais de m'assurer que chaque bâtiment qui n'est plus nécessaire aux missions ferroviaires fasse l'objet d'une stratégie claire, documentée et proactive.

À cet égard, la SNCB m'a indiqué que 94 bâtiments sont actuellement recensés comme inoccupés. Afin de renforcer le suivi de ces biens et d'accélérer leur réaffectation, la SNCB s'est engagée à me fournir des fiches individuelles permettant d'identifier pour chaque site les contraintes techniques éventuelles, les perspectives de valorisation, l'état d'avancement des démarches ainsi que les options envisagées en matière de location, de cession ou de nouvelle affectation. Cette approche doit permettre une gestion plus proactive du patrimoine qui serait confirmé comme n'étant plus nécessaire aux missions ferroviaires.

En complément, la SNCB discute activement avec les autorités locales, notamment les villes et les communes, afin d'examiner les possibilités de réaffectation des sites qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation ferroviaire. L'objectif est à la fois de valoriser ces biens, au moyen d'une nouvelle affectation adaptée aux besoins locaux, et de contribuer à la revitalisation des quartiers concernés, tout en favorisant le report modal. Les conditions de vente ou de location sont déterminées en fonction du statut juridique du bien, de son potentiel de développement et des prescriptions urbanistiques applicables. Toute opération est menée dans le respect des principes de bonne gouvernance, d'égalité, de non-discrimination et de transparence qui s'imposent aux entreprises publiques. La valorisation s'effectue au moyen d'une procédure transparente et équitable, sous la forme d'une consultation du marché, permettant à toutes les parties intéressées de présenter une offre.

Pour conclure, je partage pleinement l'objectif poursuivi par vous-même et considère également que des bâtiments qui ne sont plus nécessaires à l'exercice des missions de service public ne peuvent rester inoccupés sans perspective claire de réaffectation ou de valorisation. Je suis convaincu que ces biens doivent faire l'objet d'une gestion active et d'une réflexion systémique sur leur avenir.

S'agissant plus particulièrement du logement d'urgence ou du logement social, je considère qu'il peut en certains cas s'agir d'une piste pertinente. Il appartient toutefois aux autorités compétentes en matière de logement d'identifier les besoins et d'examiner, avec les acteurs concernés, les solutions les plus adéquates.

Je ne souhaite dès lors pas imposer une priorité générale pour une affectation déterminée, mais favoriser une approche pragmatique, examinée au cas par cas, en fonction des caractéristiques du bien, des besoins locaux et de l'intérêt général.

03.03 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il me semblait important d'élargir le scope en ces temps de conclave budgétaire où certains présidents de partis essaient de faire croire qu'on pourrait équilibrer un budget en fermant plusieurs dizaines de gares. Il est important de voir le contexte de manière plus large sur l'ensemble des bâtiments gérés par la SNCB, de privilégier en effet un impératif d'efficacité selon les besoins qui ont – c'est logique – bien changé depuis l'acquisition de ce patrimoine immobilier, souvent détenu de longue date.

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

04 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité de la gare d'Ottignies-LLN repoussée à 2032" (56018250C)

04 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tot 2032 uitgestelde voltooiing van de toegankelijkheidswerken in het station Ottignies-LLN" (56018250C)

04.01 **François De Smet** (DéFI): *L'Avenir consacrait ce 18 août deux articles au chantier de la gare d'Ottignies, sous les titres "Plus de trains et de nouveaux équipements d'ici 2032" et "OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE - Un ouvrage de 1 300 tonnes prend place au cœur du chantier".*

La nouvelle passerelle a été mise en service le 3 juillet dernier, mais les travaux se poursuivent pour équiper chaque quai d'ascenseurs, d'escaliers et d'escalators, trois ascenseurs étant prévus. Le porte-parole d'Infrabel, situe l'achèvement de l'ensemble du projet, avec les différents partenaires dont le TEC, en 2032. Ottignies LLN constitue pourtant un nœud central de mobilité pour l'ensemble du Brabant wallon, ce qui rend d'autant plus problématique un horizon d'accessibilité aussi éloigné.

L'accessibilité des gares relève du contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB, ainsi que du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032, qui fixe un objectif chiffré de gares rendues pleinement accessibles de manière autonome aux personnes à mobilité réduite. Le cadre européen est constitué par le règlement (UE) n° 1300/2014 relatif aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant l'accessibilité du système ferroviaire aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que par le règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, dont l'article 23 organise l'assistance en gare.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir: 1° Si il confirme le fait que la gare d'Ottignies ne sera accessible de manière pleinement autonome aux personnes à mobilité réduite qu'en 2032? 2° Dans l'affirmative, les justifications circonstanciées d'un calendrier s'étendant jusqu'en 2032? 3° Dans l'intervalle, le service d'assistance esgaranti à Ottignies et dans les autres gares non accessibles, avec quel délai de réservation préalable, et si ce dispositif est conforme à l'article 23 du règlement (UE) 2021/782? 4° Si une révision à mi-parcours du plan pluriannuel d'investissement est prévue pour accélérer le volet accessibilité?

04.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, la mise en accessibilité de la gare d'Ottignies s'inscrit dans la transformation complète d'une infrastructure ferroviaire majeure en un pôle multimodal accessible à tous. Le projet comprend notamment un nouveau bâtiment voyageurs, des passerelles, des ascenseurs, des escalators, la rénovation des quais ainsi que le réaménagement du parvis et de la gare des bus.

Depuis le 3 juillet 2026, la nouvelle passerelle principale est en service et les quais provisoires A ainsi que les quais 1 à 6 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le quai 8-9 est également accessible par ascenseur. Le nouveau quai 7-8 le sera dès sa mise en service au second semestre 2027. L'ensemble des quais sera accessible aux personnes à mobilité réduite en 2029.

L'achèvement complet du projet est quant à lui prévu en 2032. Ce calendrier s'explique par l'ampleur du chantier, qui concerne simultanément les quais, les voies, les passerelles, les accès, la gare des bus et les espaces publics. Les travaux doivent être coordonnés entre la SNCB, Infrabel, LeTec et les autres autorités concernées.

Une accélération du chantier impliquerait de facto une fermeture de la gare aux voyageurs. Les travaux sont donc phasés afin de maintenir l'exploitation de la gare, la circulation des trains ainsi que des cheminements sûrs pour les voyageurs. Si le pôle multimodal sera entièrement finalisé en 2032, l'accessibilité sera améliorée progressivement, avec une accessibilité complète des quais dès 2029.

La mise en service de la nouvelle passerelle n'a pas d'impact défavorable sur les déplacements des personnes à mobilité réduite. Selon l'avancement du chantier, certaines dalles podotactiles peuvent toutefois être temporairement inaccessibles. Concernant l'article 23 du règlement (UE) 2021/782,

l'article 57 du contrat de service public de la SNCB prévoit l'assistance nécessaire aux personnes à mobilité réduite conformément aux normes applicables.

La grande majorité des voyageurs à mobilité réduite pris en charge à Ottignies bénéficient d'une assistance en correspondance. En concertation avec Infrabel, la SNCB s'efforce d'affecter les trains à des quais desservis par des ascenseurs et de limiter les changements de quai. Les voyageurs ayant Ottignies comme gare de départ ou de destination sont relativement peu nombreux. La borne d'assistance est située dans la gare provisoire et des modalités adaptées peuvent être convenues directement avec les agents lors de la réservation.

Enfin, le contrat de service public et le contrat de performance prévoient une *mid-term review* à partir de mars 2027. Des échanges préliminaires ont déjà eu lieu avec les entreprises publiques, mais il est prématuré de se prononcer sur une éventuelle révision des indicateurs d'accessibilité dans le contexte des discussions budgétaires en cours.

Ma volonté ainsi que celle de la SNCB et d'Infrabel également reste bien évidemment d'assurer la réalisation du masterplan d'accessibilité autonome.

04.03 François De Smet (DéFI): Je remercie le ministre pour cette réponse complète. Je comprends bien la complexité du chantier, vu la multiplicité des opérateurs présents. J'ai les réponses à mes questions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La dégradation de l'intermodalité à la gare de Bruxelles-Nord" (56018281C)

05 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verslechtering van de intermodaliteit in het station Brussel-Noord" (56018281C)

05.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, selon bon nombre d'usagers, Bruxelles-Nord risque de devenir un nœud de transport "antimodal", nous rapporte la presse. En effet, les associations de voyageurs alertent sur la dégradation continue de l'intermodalité dans l'une des trois gares principales du pays, à un moment où la SNCB et Infrabel engagent par ailleurs un chantier de modernisation de leur site de Haren qui doit durer jusqu'en mars 2029.

Bruxelles-Nord est pourtant, avec Bruxelles-Midi et Bruxelles-Central, l'un des points de correspondance les plus fréquentés du réseau et le principal point d'entrée ferroviaire pour les navetteurs venant du nord du pays.

Voici mes questions. Confirmez-vous les constats des associations d'usagers? Pouvez-vous préciser quels indicateurs d'intermodalité et de qualité d'accueil la SNCB suit pour la gare de Bruxelles-Nord? Quelle est l'évolution de la fréquentation de cette gare depuis 2019? Est-elle toujours, comme on le ressent intuitivement, ce phare intermodal si précieux à notre mobilité?

Quels sont les montants du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 affectés à Bruxelles-Nord et pour quels travaux? Quelles sont les parts respectives de la SNCB, d'Infrabel et de Beliris dans ces investissements, si vous disposez de ces chiffres?

Comment la coordination est-elle organisée entre la SNCB, Infrabel, Beliris et la STIB pour cette gare? Existe-t-il un plan directeur intermodal formalisé? Y aura-t-il un impact attendu du chantier de Haren sur l'offre ferroviaire desservant Bruxelles-Nord pendant toute sa durée? Je vous remercie.

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Mijnheer de voorzitter, cher collègue, la SNCB suit les conséquences du projet NOR.Bruxsels sur les voyageurs et l'intermodalité autour de Bruxelles-Nord. La demande de permis étant toujours en cours d'instruction, nous ne nous prononcerons pas sur son appréciation urbanistique, qui relève des autorités compétentes. La SNCB veille toutefois au bon fonctionnement de la gare, à son accessibilité, à la sécurité, au cheminement et aux correspondances

avec les autres modes de transport.

La fréquentation de Bruxelles-Nord est restée globalement stable entre 2019 et 2024, à environ 60 000 voyageurs par jour.

Dans le PPI 2023-2032, la SNCB prévoit environ 11 millions d'euros pour la gestion quotidienne de la gare et ses façades. Infrabel programme parallèlement plusieurs investissements dans le nœud ferroviaire bruxellois. À Bruxelles-Nord, le renouvellement des bordures de quais représente 485 000 euros en 2024, 500 000 euros en 2026, 240 000 euros et 580 000 euros en 2027, puis 580 000 euros en 2028.

Des caméras anti-intrusion ont été installées du côté de la Jonction Nord-Midi en 2025 pour un montant de 170 000 euros. Elles transmettent leurs alarmes à la salle de contrôle (*control room*) de la SNCB. En 2026, des caméras supplémentaires sont prévues du côté de Schaerbeek pour 173 000 euros, ainsi qu'un projet pilote de clôture pour 81 000 euros. Des interventions sur la structure du tunnel de la Jonction Nord-Midi sont également programmées en 2026 et 2031.

Sur la ligne 161, des études sur les joints d'étanchéité sont prévues en 2026 et 2027, avant les travaux de 2029 et 2030. D'autres chantiers concernent la ligne 26 à la Lotsestraat en 2026-2027, le Passage Chambon en 2027, différents ouvrages d'art entre 2027 et 2030, ainsi que les voies de Schaerbeek-Formation, Bruxelles-Nord, Bockstael, Cureghem et de la ligne 161 entre 2026 et 2029.

Ces investissements sont complétés par les travaux récurrents d'entretien et de modernisation entre Bruxelles-Midi, la Jonction Nord-Midi, Bockstael et Schaerbeek, ainsi que par le programme RER sur les axes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles. Ils visent à renforcer la sécurité, la capacité, l'accessibilité, la robustesse de l'exploitation et sa ponctualité.

Les investissements en infrastructures relèvent du Plan pluriannuel d'investissement (PPI) d'Infrabel. Les projets mixtes de gares font l'objet de conventions précisant les responsabilités d'Infrabel et de la SNCB. La coordination avec Beliris, la STIB et les autres acteurs s'organise dans les instances de consultation compétentes.

Enfin, le chantier du *new hub rail* de Haren-Schaerbeek est réalisé exclusivement sur le site d'Infrabel. Il est organisé de manière à garantir la continuité de l'activité et, à ce stade, aucun impact structurel sur la desserte de Bruxelles-Nord n'est attendu. La SNCB et Infrabel veilleront néanmoins à limiter les éventuelles conséquences opérationnelles et à informer les voyageurs en cas d'adaptation de l'offre. Il va de soi que toute adaptation de l'offre ferroviaire doit être menée en étroite concertation avec les opérateurs de transport régionaux, afin de garantir la continuité, la cohérence et la qualité du service offert aux voyageurs. C'est précisément sur cet aspect que j'insiste dans le cadre de la coordination des travaux.

Au-delà de cette nécessaire consultation, cette démarche doit également être envisagée comme une opportunité de renforcer l'intermodalité au bénéfice des usagers. Face aux défis de mobilité actuels, il est essentiel de développer une chaîne de déplacement fluide, intégrée et attractive, permettant aux voyageurs de combiner aisément les différents modes de transport. Le renforcement de cette complémentarité entre le réseau ferroviaire et les transports régionaux constitue un levier majeur pour accroître l'attractivité des transports publics et favoriser un report modal durable.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le renforcement de Transavia à Brussels Airport" (56018295C)

06 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De versteviging van de positie van Transavia op Brussels Airport" (56018295C)

06.01 François De Smet (DéFI): *Transavia a annoncé le 20 août 2026 le renforcement de sa base à Brussels Airport avec un quatrième appareil, la création d'un centre pour les équipages et environ 150 emplois désormais sous contrat belge, a indiqué que la majoration de la taxe d'embarquement décidée par le gouvernement, portée à 7 euros, ne dissuadait pas la compagnie de s'implanter davantage, alors que Ryanair avait justifié un retrait partiel de Zaventem par une majoration de 2 euros.*

La presse fait état, en parallèle, de protestations au nord de Bruxelles contre de nouvelles procédures de vol.

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

1° si l'arrivée d'un quatrième appareil basé et l'ouverture d'un centre pour équipages emporte une modification du nombre de créneaux attribués, de leur répartition horaire, en particulier en début de matinée et en soirée, et des routes empruntées ?

2° si une évaluation de l'incidence sonore de cette croissance sur les communes bruxelloises survolées a été réalisée par la Direction générale du Transport aérien, et si oui, quelles en sont les conclusions ?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je me réjouis de l'installation d'un quatrième opérateur avec une base opérationnelle à Bruxelles, après Brussels Airlines, DHL et TUI. Cela permet à l'aéroport de développer sa connectivité et de continuer son rôle de vecteur de développement économique et de créateur d'emploi.

Il est vrai que l'ajout de nouveaux appareils basés à Bruxelles a un impact sur les vols. Cela est toutefois à mettre en rapport avec l'évolution naturelle de l'utilisation de l'aéroport: il y a environ 600 mouvements par jour en moyenne, et de nouvelles compagnies s'y installent régulièrement, tout comme d'autres décident de mettre fin à leurs opérations. Je n'attends donc pas de l'ajout d'un quatrième avion Transavia une modification significative de l'ensemble des opérations à Zaventem ni des trajectoires suivies par les avions.

Vous vous interrogez sur l'impact sonore de ces vols. C'est une problématique dont j'ai fortement conscience et sur laquelle je reviens dans d'autres réponses. L'impact global des opérations aériennes fait l'objet d'une évaluation scientifique par la Région flamande dans le cadre de la procédure dite d'approche équilibrée et qui conduira à l'imposition d'un cadre strict visant à réduire de façon significative – je l'espère – cet impact.

06.03 François De Smet (DéFI): Merci pour votre réponse. C'est l'autre dimension du premier débat de tout à l'heure. Il y a d'une part la question des nuisances et des solutions en termes d'altitude des avions, d'utilisation des pistes, etc. D'autre part, il y a le fait que ce gouvernement mais aussi le gouvernement régional flamand entendent bien que cet aéroport continue à se développer, et qu'on ne se dirige pas vers une diminution du nombre d'avions en l'air. C'est assez marquant. Il s'agit ici de votre autre casquette mais nous avons eu à la fois les pires journées caniculaires et, au cours de l'été, la journée où, dans le monde, il n'y a jamais eu autant d'avions dans le ciel.

Nous sommes là sur des autoroutes différentes, et un arbitrage va devoir être fait à un moment donné. Il s'agit de trouver un bon équilibre, car personne ne demande bien sûr de se passer complètement de ce pôle économique essentiel qu'est notre aéroport. Nous devons simplement voir à quels outils nous donnons priorité: le développement économique – jusqu'à un certain niveau, la sécurité ou le confort des riverains.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nécessité d'investir dans le rail face au dérèglement climatique" (56018341C)

07 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De noodzakelijke investeringen in het spoor in het licht van de klimaatopwarming" (56018341C)

07.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Une nouvelle étude de la VUB alerte sur le manque de préparation des infrastructures de transport face aux conséquences du dérèglement climatique.*

Les vagues de chaleur provoquent notamment des déformations des rails, des dilatations des caténaires, des surchauffes du matériel roulant et des pannes techniques. En juin 2026, jusqu'à 100 trains ont ainsi été supprimés chaque jour en Belgique en raison des fortes chaleurs et des risques techniques.

Face à ces constats, les scientifiques insistent sur la nécessité d'investir massivement dans l'adaptation des infrastructures afin de les rendre plus résilientes aux événements climatiques extrêmes.

Ces conclusions sont particulièrement préoccupantes alors que le gouvernement prévoit, dans le même temps, d'importantes économies dans le secteur ferroviaire et la libéralisation du rail. Alors que notre réseau doit être adapté à des conditions climatiques de plus en plus difficiles, réduire les moyens consacrés au rail et laisser plus d'importance au privé, dont la logique est la rentabilité à court-terme, qui risque au contraire de fragiliser davantage nos infrastructures et la continuité du service public.

Le gouvernement dispose-t-il d'une évaluation précise de la vulnérabilité du réseau ferroviaire belge face aux événements climatiques extrêmes?

Quel montant est actuellement consacré à l'adaptation et à la résilience climatique de notre infrastructure ferroviaire? Quels investissements supplémentaires seraient nécessaires pour répondre aux risques identifiés par les scientifiques?

Comment justifiez-vous les économies prévues dans le secteur ferroviaire au regard de la nécessité des investissements?

En quoi la libéralisation permettra à notre infrastructure d'être plus résiliente?

Les conséquences des épisodes de chaleur de cet été ont-elles fait l'objet d'une analyse spécifique? Quelles mesures seront prises afin d'éviter que de telles perturbations se reproduisent et s'aggravent à l'avenir?

Le gouvernement compte-t-il revoir les économies prévues afin de dégager les moyens nécessaires à l'adaptation climatique du réseau ferroviaire? Si non, comment comptez-vous financer ces investissements indispensables?

Enfin, le gouvernement a-t-il intégré les projections climatiques à long terme dans sa planification des investissements ferroviaires? Si oui, quels sont les principaux investissements prévus pour rendre notre réseau résilient face aux conséquences du dérèglement climatique?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Chère collègue, comme vous le savez, les dérèglements climatiques provoquent des phénomènes météorologiques de plus en plus extrêmes, auxquels le secteur ferroviaire, ici comme ailleurs, doit s'adapter. La résilience du réseau constitue dès lors un point d'attention majeure. Les effets de ces phénomènes font depuis longtemps l'objet d'un suivi.

Les études menées, notamment l'étude internationale à risque sur l'adaptation des infrastructures ferroviaires au changement climatique, ainsi que l'expérience des services techniques ont permis d'identifier les principales vulnérabilités du réseau. Concernant l'article 70 du contrat de performance, Infrabel cartographie la sensibilité de l'infrastructure aux événements météorologiques extrêmes. Les zones exposées aux inondations ont été identifiées et font l'objet d'une analyse de risque.

Une évaluation climatique est également réalisée dans la construction ou le renouvellement des infrastructures. Par ailleurs, l'infrastructure est également placée, entretenue et surveillée pour faire face aux fortes chaleurs. La SNCB et Infrabel disposent, par ailleurs, de plans forte chaleur coordonnés.

Sur la base des prévisions météorologiques, les épisodes de chaleur de cet été ont précisément confirmé la nécessité d'accélérer notre réflexion sur la résilience climatique du rail. C'est la raison pour laquelle j'ai personnellement écrit à la SNCB et à Infrabel, afin de leur demander un retour d'expérience complet sur les épisodes de canicule et d'inondation, l'évaluation des mesures prises ainsi que les investissements et adaptations qui pourraient être nécessaires pour renforcer davantage la robustesse et la résilience du réseau. J'ai également sollicité un état des lieux spécifiques des initiatives visant à

améliorer l'adaptation des gares aux fortes chaleurs et au confort des voyageurs.

Les réponses reçues confirment que ces enjeux font désormais partie intégrante de leur planification stratégique et de leurs investissements futurs. Les investissements liés à l'adaptation climatique sont intégrés au programme de maintenance, de renouvellement et de modernisation. Ils ne sont pas regroupés dans une enveloppe budgétaire distincte permettant d'en déterminer un montant global.

Les besoins sont évalués selon l'état des installations, l'évolution des connaissances, les retours d'expérience, les projets concernés et le niveau de résilience recherché. L'objectif est d'intégrer la dimension climatique dans la budgétisation de chaque projet.

En ce qui concerne les contraintes budgétaires, je vous rassure, cela ne remettra pas en cause des investissements indispensables à la sécurité, à la continuité du service public ferroviaire et à la résilience de nos infrastructures. Au contraire, nous devons veiller à ce que chaque investissement futur intègre pleinement les enjeux climatiques.

Enfin, madame Jacquet, je ne vous cache pas l'étonnement qui est le mien quant à la question sur le lien entre la résilience, l'infrastructure et la libéralisation. Je pensais avoir été clair à ce sujet au cours des derniers mois, mais il semble que ce ne soit pas le cas. Je vais donc le répéter: l'ouverture du marché concerne l'exploitation des services ferroviaires. Elle ne remet nullement en cause les exigences de sécurité, de robustesse et de résilience qui s'imposent au réseau.

07.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse. J'entends qu'il est question d'analyses de risques, d'études, de retours d'expérience et de réflexions en cours. Toutefois, dispose-t-on d'une échéance claire? J'entends également qu'aucune enveloppe budgétaire supplémentaire n'est prévue. Dès lors, au mieux, nous resterons dans le statu quo.

Pourtant, les conclusions de l'étude sont préoccupantes. Pour être honnête, elles ne sont guère rassurantes, au vu des économies annoncées dans le secteur ferroviaire et étant donné votre volonté de libéraliser le rail, en dépit de votre rappel. En effet, notre réseau doit être adapté à des conditions climatiques de plus en plus difficiles. Réduire les moyens consacrés au rail et laisser plus d'importance au privé – dont la logique est la rentabilité court terme – risque de fragiliser davantage nos infrastructures ainsi que la continuité du service public. Il ne faudra pas attendre dix ans pour constater les conséquences de ces évolutions. Cet été déjà, des centaines de trains ont été supprimés.

J'ai parfois le sentiment que, plutôt que de consacrer toujours davantage de moyens à la défense, le gouvernement devrait investir dans une menace qui est déjà bien présente: le dérèglement climatique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Ridouane Chahid à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare du Midi" (56018394C)

08 Vraag van Ridouane Chahid aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Zuidstation" (56018394C)

08.01 Ridouane Chahid (PS): Monsieur le ministre, 364 000: c'est le nombre de personnes qui transitent par la gare du Midi, la plus importante du pays. Première porte d'entrée ferroviaire internationale de notre pays, elle est pourtant devenue une victime, et constitue une réelle balafre dans le paysage urbain bruxellois. Je ne vous parle même pas de l'état des quais aujourd'hui, qui ne permettent pas d'avoir une image positive de la gare, sans compter les problèmes rencontrés par les personnes à mobilité réduite, pour pouvoir accéder en toute sécurité aux quais et aux trains, quel que soit le moment de la journée.

Monsieur le ministre, votre gouvernement a décidé de remettre totalement en cause les projets avancés pour les nouveaux sièges de la SNCB et d'Infrabel, pour des raisons budgétaires, je suppose. Fin juillet, vous avez annoncé qu'une décision avait été prise à hauteur de 500 000 euros pour sécuriser le bâtiment Avenue Fonsny. En juin dernier, à ma question, vous répondiez que le chantier concernant la gare du Midi pourrait commencer en 2026. Par ailleurs, vous avez confirmé qu'à la suite des

concertations menées avec la Région bruxelloise, un montant de 10 millions d'euros avait été dégagé pour renforcer la sécurité dans les gares bruxelloises, notamment celles du Midi et du Nord.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer quelle vision vous portez pour l'avenir de la gare du Midi ainsi que pour les futurs sièges de la SNCB et d'Infrabel? Pouvez-vous nous préciser le calendrier, les différentes échéances et le budget exact que le gouvernement fédéral entend consacrer à ces projets? Je vous remercie d'ores et déjà pour les réponses.

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Collègue, comme nous l'avons indiqué, la SNCB et Infrabel ont poursuivi conjointement l'examen des différentes options relatives à leur futur siège, ainsi qu'à l'avenir de la gare de Bruxelles-Midi. Un accord a été trouvé sur l'orientation générale du projet. Les dernières discussions portent encore sur quelques modalités de mise en œuvre qui doivent être affinées afin de garantir la sécurité juridique et la bonne exécution des procédures en cours dans le respect des procédures de marché et des démarches actuellement menées par les entreprises ferroviaires. Les partenaires travaillent donc à finaliser ces éléments dans les meilleurs délais. Si ce travail aboutit, comme je le prévois, nous présenterons les décisions définitives et l'ensemble de leurs implications en janvier 2027.

Bruxelles-Midi ne peut demeurer le symbole, comme vous l'avez dit, des hésitations du passé. Cette gare est la principale porte d'entrée ferroviaire nationale et internationale du pays et mérite une vision ambitieuse. Les décisions qui seront prises devront permettre de concilier la modernisation du quartier, l'efficacité des entreprises ferroviaires, la qualité du service aux voyageurs et la gestion rigoureuse de l'argent public.

Plus largement, la Région de Bruxelles-Capitale occupe une place importante dans la programmation des investissements d'Infrabel. Les interventions prévues concernent la fiabilité des infrastructures, la sécurité, l'accessibilité des quais, les ouvrages d'art et les installations nécessaires au fonctionnement quotidien du nœud ferroviaire bruxellois. Les principaux travaux programmés sont les suivants: des interventions sur la structure du tunnel de la jonction Nord-Midi entre 2026 et 2031; le renouvellement des bordures de quais à Bruxelles-Nord en 2026, 2028 et 2029; sur la ligne 161, des études relatives à la réparation des joints d'étanchéité en 2026 et 2027, suivies des travaux en 2029 et 2030; des opérations sur la ligne 26 et sur plusieurs ouvrages d'art bruxellois, notamment à Lotsestraat en 2026-2027 et au passage Jeanmont en 2027; des interventions sur différents ponts et croisements ferroviaires en 2027 et 2030; des renouvellements de voies et d'appareils de voies à Schaerbeek-Formation, Bruxelles-Nord, Bockstael, Cureghem et Soignes (ligne 161) entre 2026 et 2029.

À ces projets s'ajoutent des travaux récurrents d'entretien et de modernisation réalisés entre l'entrée de Bruxelles-Midi, la jonction Nord-Midi, Bockstael et Schaerbeek. Ils sont indispensables pour garantir la sécurité.

Le programme RER complète ces investissements avec la poursuite des travaux sur les axes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles, l'augmentation des capacités et la modernisation de plusieurs points d'arrêt, notamment en matière d'accessibilité. L'ensemble de ces projets s'inscrit dans le plan pluriannuel d'investissements 2023-2032.

08.03 Ridouane Chahid (PS): Merci, monsieur le ministre. Les travaux ne commenceront donc pas en 2026. En soi, ce n'est pas très grave. Je voulais déjà vous remercier, monsieur le ministre, pour votre réponse complète et détaillée. Je salue le fait qu'un accord ait pu être trouvé entre les différentes parties. Je pense que c'est le plus important. Que l'échéance soit fixée à 2026 ou 2027, peu importe. L'essentiel est que ce projet se concrétise. Vous annoncez une perspective positive pour la gare du Midi. Entre nous, monsieur le ministre, c'est ce qui m'importe avant tout.

Nous allons donc saluer cet accord. Nous reviendrons vers vous en janvier 2027 pour en connaître les modalités, celles-ci n'étant pas encore totalement connues. Nous veillerons à ce que "le diable ne se trouve pas dans la virgule", comme on dit. Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr 56018463C van de heer Dimitri Legasse wordt uitgesteld.

09 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De veiligheid van de luchtvaart in de context van de Russische dreiging" (56018478C)

09 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité aérienne dans le contexte de la menace russe" (56018478C)

09.01 Britt Huybrechts (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO waarschuwt voor een toenemend veiligheidsrisico voor commerciële vliegtuigen als gevolg van gewapende conflicten. Daarbij wordt niet alleen gewezen op klassieke luchtafweersystemen, maar ook op drones, langeafstandswapens en de verstoring of manipulatie van satellietnavigatie via zogenaamde GNSS-jamming en spoofing.

De voorbije jaren hebben verschillende incidenten aangetoond welke dramatische gevolgen een gebrekkige scheiding tussen militaire operaties en burgerluchtvaart kan hebben. Ook EASA waarschuwt vandaag voor verschillende conflictgebieden en raadt onder meer vluchten door delen van het Russische luchtruim af.

Belgische maatschappijen vliegen niet door het Russische luchtruim, maar buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die Belgische luchthavens bedienen, kunnen op andere routes wel actief zijn in of nabij dergelijke risicogebieden.

Hoe beoordeelt u de recente waarschuwing van ICAO over het toenemende risico voor de burgerluchtvaart door drones, langeafstandswapens, luchtafweer en elektronische oorlogsvoering?

Heeft het Directoraat-Generaal Luchtvaart naar aanleiding van deze waarschuwing zijn risicoanalyse of richtlijnen voor Belgische luchtvaartmaatschappijen aangepast?

Hoe wordt gecontroleerd of luchtvaartmaatschappijen die Belgische luchthavens aandoen voldoende rekening houden met de Europese en internationale waarschuwingen inzake conflictzones?

Beschikt u over cijfers over incidenten waarbij Belgische luchtvaartmaatschappijen de afgelopen jaren geconfronteerd werden met GNSS-jamming of spoofing? Zo ja, hoeveel incidenten werden sinds 2022 geregistreerd, in welke regio's en met welke gevolgen?

Acht u bijkomende Europese of internationale maatregelen noodzakelijk om te verhinderen dat burgerluchtvaart nog worden blootgesteld aan militaire risico's boven of nabij conflictgebieden?

09.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, de waarschuwing van ICAO bevestigt een evolutie die de luchtvaartautoriteiten reeds geruime tijd opvolgen. Gewapende conflicten creëren steeds complexere risico's voor de burgerluchtvaart, niet alleen door conventionele luchtvaartweersystemen, maar ook door het toenemende gebruik van drones, langeafstandswapens en elektronische verstoringen van navigatie- en communicatiesystemen. Die risico's worden ernstig genoemd.

Het DGLV volgt de situatie op, zowel nationaal als internationaal. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de bevoegde veiligheids- en inlichtingendiensten, waaronder het OCAD. Daarnaast neemt het DGLV deel aan de werkzaamheden van ICAO, de Europese instellingen en andere internationale overlegfora, waar de waarschijnlijkheid en de impact van conflictgebieden op de burgerluchtvaart worden geëvalueerd.

De mechanismes voor informatie-uitwisseling en risicobeoordeling functioneren goed en laten toe de veiligheidsdreigingen te identificeren en op te volgen. Het DGLV volgt permanent de aanbevelingen en de informatie op van ICAO, EASA, Eurocontrol en andere bevoegde instanties. Risico's verbonden aan conflictzones, maken reeds deel uit van de veiligheidsbeoordelingen.

De recente ICAO-waarschuwing heeft de aandacht voor de risico's opnieuw bevestigd. Luchtvaartmaatschappijen die van en naar ons land vliegen, net zoals in andere EU-landen, horen

rekening te houden met de relevante veiligheidsinformatie, aanbevelingen en waarschuwingen die op Europees en internationaal niveau worden gedeeld. Zij moeten eigen risicobeoordelingen doen, hun vluchtroutes aanpassen en, waar van toepassing, hun vluchten van en naar gecontesteerde gebieden opschorten.

Binnen Europa bestaat een uitgebreid systeem en een regelgevend kader van toezicht en informatie-uitwisseling via EASA, Eurocontrol en bevoegde overheden van de lidstaten. De Belgische luchtvaartmaatschappijen worden geacht rekening te houden met de relevante veiligheidsinformatie, aanbevelingen en waarschuwingen die op Europees en internationaal niveau worden verspreid. In een operationeel risicobeheer moeten ze rekening houden met de relevante veiligheidsinformatie en aanbevelingen inzake conflictzones.

Voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen geldt het Europees systeem van TCO-autorisaties (Third Country Operators), beheerd door EASA. Daarnaast worden luchtvaartmaatschappijen onderworpen aan inspecties in het kader van het programma Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA). Als tekortkomingen worden vastgesteld, kunnen op Europees niveau passende maatregelen worden genomen.

Ik geef u de evolutie per jaar. In 2022 waren er 14 incidenten, in 2023 51 incidenten, in 2024 261 incidenten en in 2025 184 incidenten. In 2026 waren er tot op heden 141 incidenten. De incidenten vonden plaats in verschillende regio's. In Europa en de Noord-Atlantische regio waren er 348 incidenten, in Afrika 124 incidenten, in het Midden-Oosten 60 incidenten, in Azië 14 incidenten en 104 incidenten hebben als status onbekende regio.

De landen waar Belgische operatoren het vaakst met GNSS-jamming of -spoofing werden geconfronteerd, zijn Turkije met 77 incidenten, Egypte met 72 incidenten, Polen met 70 incidenten, Israël met 50 incidenten en Cyprus met 47 incidenten. Hierbij moet worden opgemerkt dat het niet altijd mogelijk is om exact te bepalen waar een GNSS-verstoring begint. De geografische lokalisatie van dergelijk incident is daarom indicatief.

De gevolgen blijven in de praktijk doorgaans beperkt. Moderne vliegtuigen beschikken over meerdere redundante navigatiemiddelen en bemanningen kunnen terugvallen op vastgelegde operationele procedures om de veiligheid van de vlucht te waarborgen wanneer GNSS-signalen verstoord worden. Tot op heden hebben de geregistreerde incidenten bij Belgische operatoren dan ook voornamelijk geleid tot operationele hinder zonder significante veiligheidsimpact.

Ik ondersteun initiatieven die bijdragen tot een betere bescherming van de burgerluchtvaart in en rond conflictgebieden. De ervaring leert dat een gecoördineerde internationale aanpak hierbij het doeltreffendst is.

09.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik zal uw zeer interessant antwoord, dat mij ook volledig lijkt, waarvoor dank, nog eens volledig herbeluisteren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Woke uitgaven bij Infrabel" (56018612C)

10 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les dépenses de type woke chez Infrabel" (56018612C)

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

Trainbow Belgium is een vereniging voor en door LGBT+ collega's die werkzaam zijn bij de Belgische Spoorwegen. Uit een antwoord op schriftelijke vraag met refr° 850 blijkt dat Infrabel financieel tussenkomt in de inschrijvingskost van haar personeelsleden aan Pride-optochten.

Hoe evalueert de minister het door Infrabel aanwenden van belastinggeld voor het inschrijven van personeel aan Pride-optochten? Zal de minister hierover in overleg treden met de leidinggevendenden bij

Infrabel?

Behoort dit volgens de minister tot de kerntaken van Infrabel? Zo ja: op welke wijze?

Welke maatregelen heeft de minister jegens Infrabel genomen inzake het doelmatig en verantwoord aanwenden van gemeenschapsgeld nadat Infrabel eerder kritiek kreeg voor het gebruik van belastinggeld voor het kopen van tickets voor een optreden van Lady Gaga?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de bedragen die door Infrabel aan de vzw worden gestort, werden in detail beschreven in mijn antwoord op uw vorige vraag, meer bepaald vraag nr. 850.

Zoals u hebt kunnen lezen, gaat het hier over een bedrag van enkele honderden euro's per jaar dat Infrabel overmaakt aan een vzw die werd opgericht door spoorwegpersoneel, met als duidelijk omschreven doel het welzijn te bevorderen en de emancipatie van LGBTIQI+-collega's op hun werkplek te vergemakkelijken.

Het is belangrijk om te benadrukken dat het gaat om inschrijvingen van werknemers die zelf belasting betalen en dat de bijdrage van Infrabel duidelijk verband houdt met haar performantiecontract.

Gelet op het zeer lage bedrag, tussen 575 euro en 87 euro per jaar en het directe verband met de verplichtingen uit het performantiecontract, ben ik niet van plan om Infrabel daarover aan te spreken.

Voorts lijken die initiatieven mij, hoewel ze niet onder het technisch beheer van het net vallen, volledig aan te sluiten bij de verantwoordelijkheden van Infrabel als publiek werkgever. Artikel 76 van het prestatiecontract verplicht Infrabel om discriminatie te voorkomen, zijn personeel te sensibiliseren rond diversiteit en inclusie en bijzondere aandacht te besteden aan de LGBTIQI+-gemeenschap. Dat beleid is gebaseerd op respect en gelijke behandeling van elke medewerker, in overeenstemming met de bedrijfscultuur die in het kader van de 5hif-strategie werd ontwikkeld.

Naar aanleiding van de debatten over het concert van Lady Gaga heb ik een formele brief gericht aan de gedelegeerd bestuurder en gevraagd om toekomstige initiatieven soberder te houden, sterker lokaal te verankeren en beter af te stemmen op de opdracht van de openbare dienstverlening en de duurzaamheidsdoelstellingen. Infrabel heeft bevestigd dat ze die richtsnoeren volledig heeft geïntegreerd.

10.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, begrippen als welzijn, emancipatie en teambuilding zijn natuurlijk zeer rekbare begrippen. Emancipatie, welzijn en dergelijke verspreiden zich over de hele samenleving. Dat geldt voor elke werkvloer, elke sportclub, elke hobbyclub, overal in principe.

Het zijn inderdaad geen grote bedragen, maar waar het om gaat, is dat men werkt met belastinggeld. Infrabel is een spoorinfrastructuurbeheerder. Die moet ervoor zorgen dat de infrastructuur van het spoor in goede staat is, zodat treinen stipt en veilig van punt A naar punt B kunnen rijden. Dat is hun basisopdracht.

We zitten in een periode waarin volop gezocht wordt naar miljarden euro om de begroting rond te krijgen. Mensen krijgen hoe langer, hoe moeilijker hun winkelkar gevuld. Benzineprijzen, brandstofprijzen en energieprijzen swingen allemaal de pan uit.

Zelfs al gaat het over kleine bedragen – ik heb er geen enkel probleem mee als mensen willen meelopen in een prideoptocht, dat mogen ze gerust doen –, ik vind dat zulks niet met belastinggeld gefinancierd moet worden via een overheidsbedrijf dat instaat voor de spoorinfrastructuur. Ik vind het dus principieel een zeer fout signaal wat daar gebeurt, maar ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 56018624C van mevrouw Schlitz wordt uitgesteld. Mevrouw Meunier zit nog in een andere commissie. Zij zal eventueel later aansluiten.

11 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het station van Kortrijk" (56018693C)

11 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gare de Courtrai" (56018693C)

11.01 Frank Troosters (VB): *Vlaams minister van Onroerend Erfgoed Ben Weyts heeft het stationsgebouw van Kortrijk een status van voorlopig beschermd gegeven. Als gevolg hiervan hebben de NMBS, Infrabel, De Lijn en de stad Kortrijk beslist om het huidige gebouw te behouden en de plannen voor het nieuwe station en de stationsomgeving aan te passen.*

Wat zijn de gevolgen van de noodzakelijke aanpassingen inzake timing en voorziene kostprijs van het project?

Wat zijn de technisch inhoudelijke aanpassingen die doorgevoerd dienen te worden in de plannen?

Welk bedrag werd er tot op heden besteed aan dit project (studiekosten, aanbestedingsopdrachten...)?

Welk aandeel hadden de NMBS en Infrabel hierin?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de voorlopige bescherming van het stationsgebouw van Kortrijk wijzigt de uitgangspunten waarbinnen het stationsproject verder moet worden uitgewerkt. In dat kader wordt het project samen met de betrokken partners en de bevoegde erfgoeddiensten opnieuw bekeken met het oog op de nadere uitwerking van de plannen voor het station en de stationsomgeving. De beslissing om opnieuw naar de tekentafel te gaan, werd door de verschillende partners al in september 2025 genomen.

De NMBS benadrukt dat het haar ambitie blijft om van het station van Kortrijk een intermodale hub te maken die zowel comfort als autonome toegankelijkheid biedt aan de reizigers. De NMBS blijft zich engageren om in de nodige investeringen voor het project te voorzien binnen haar meerjarenplanning. De concrete scope, timing en financiële impact worden momenteel nader verfijnd in functie van de lopende studies, procedures en overlegmomenten met de betrokken partijen. De NMBS behoudt daarbij de ambitie om afhankelijk van de verdere studies en procedures in 2029 met het project te kunnen starten.

Voor uw vraag over de al gemaakte uitgaven wens ik erop te wijzen dat het project momenteel samen met alle betrokken partners opnieuw wordt geëvalueerd naar aanleiding van de voorlopige bescherming van het stationsgebouw. In die context zou het mededelen van gedeeltelijke of niet-geconsolideerde cijfers een onvolledig beeld kunnen geven van de financiële realiteit van het project. Bovendien gaat het om een gezamenlijk project waarbij behalve de NMBS en Infrabel ook De Lijn en de stad Kortrijk zijn betrokken.

De budgettaire gevolgen en de verdeling van de kosten tussen de verschillende partners kunnen pas op een relevante en transparante wijze worden neergelegd zodra de scope van het project, de studies en de verdeling van de verantwoordelijkheden voldoende zijn vastgelegd. Het lijkt mij dan ook niet opportuun om vandaag voorlopige of geïsoleerde bedragen naar voren te schuiven zolang het globale project en de financiële impact ervan nog worden herbekeken. Zodra dat deel is afgerond, zal ik de NMBS vragen u de cijfers door te geven.

11.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik schrok een beetje van uw antwoord. Ik vroeg gewoon naar de kosten tot nog toe. Wie zijn zaken goed beheert, moet dat gewoon probleemloos kunnen vertellen. Of het proces nog loopt, of er nog kosten bij komen en of dat nog zal evolueren, maakt allemaal niet uit. Men moet dat toch perfect kunnen zeggen.

Ik krijg hier geen enkel cijfer. Integendeel, ik krijg zelfs de opmerking dat men oordeelt dat het niet opportuun is om die cijfers nu te geven. De opportuniteit wordt niet daar bepaald, maar hier, door een parlementslid dat een vraag stelt. Ik heb niemand van de NMBS nodig om te beoordelen of mijn vraag opportuun is. Als ik die vraag niet opportuun vond, had ik ze niet gesteld.

Ik vind het antwoord echt ongehoord. Ik kan er op geen enkele manier mee akkoord gaan. Ik stel me ook vragen naar de hele aanpak van dat dossier. Er is van in het begin heibel geweest over de

eventuele bescherming van het stationsgebouw. Er is van in het begin een dispuut geweest over de erfgoedkwestie. Men moet nu dus opnieuw beginnen. Pas in 2029 zal men iets kunnen doen. Men moet gewoon volledig opnieuw beginnen. Men weet dus eigenlijk niet wat de verdere timing is en wat de kosten zullen zijn.

En daarover mogen blijkbaar geen vragen worden gesteld, want die worden als niet-opportuun beschouwd. Ik vind het echt ontstellend dat ik zo'n antwoord krijg. Ik kan er in de verste verte niet mee akkoord gaan. Ik zal een nieuwe vraag indienen en ik hoop dat ik dan een beter antwoord krijg dan hetgeen u net hebt voorgelezen.

11.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ik ben het helemaal eens met uw opmerking. Ik zal aan de NMBS vragen om die cijfers naar buiten te brengen. Ik zal ze u bezorgen.

11.05 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u daarvoor. Ik waardeer dat ten zeerste.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 56018707C, n° 56018708C, n° 56018709C, n° 56018710C et n° 56018711C de M. Dimitri Legasse sont reportées.

12 **Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De deadline voor het gebruik van Checkdoc door de NMBS" (56018734C)**

12 **Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La date butoir pour l'utilisation de l'outil Checkdoc par la SNCB" (56018734C)**

12.01 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, collega Seuntjes vroeg u naar aanleiding van het debat over het jaarverslag van Ombudsrail in onze commissie op 15 april hoe de NMBS Checkdoc zou inzetten om te vermijden dat onschuldige mensen boetes zouden krijgen als gevolg van identiteitsfraude. Uw antwoord was duidelijk. Wat identiteitsfraude betreft, beschikt de NMBS over wettelijke instrumenten binnen het federaal kader, zoals checkdoc.be en u verwachtte dat die instrumenten zouden worden ingezet waar ze juridisch en operationeel relevant zijn.

Vandaag, vijf maanden later, lijkt het erop dat de NMBS Checkdoc nog steeds niet gebruikt. Ik vind dat bijzonder moeilijk om te begrijpen, want Checkdoc is niets nieuws of experimenteel. Het systeem bestaat al sinds 2008 en laat toe om kosteloos en in realtime te controleren of een identiteitsdocument als verloren, gestolen, verlopen of ongeldig geregistreerd staat.

Ondertussen blijven we meldingen krijgen van slachtoffers. Zo hoorde ik het verhaal van een jongeman die door de NMBS voor de politierechtbank wordt vervolgd voor feiten die met een ongeldig identiteitsdocument op zijn naam zouden zijn gepleegd. De NMBS vordert daarbij naar verluidt meer dan 1.300 euro, terwijl de betrokkene gewoon het slachtoffer is van identiteitsfraude. Een simpele, gratis Checkdocbevraging op het moment van de vaststelling had die nachtmerrie en heel wat nodeloos gedoe kunnen voorkomen.

Niet alleen wij trekken daarover aan de alarmbel, ook Ombudsrail heeft de kwestie al aangekaart. Slachtoffers moeten vandaag soms bewijzen dat ze niet op een bepaalde trein zaten. Dat is de wereld op zijn kop. Wie het slachtoffer is van identiteitsfraude, mag ook niet nog eens het slachtoffer worden van een systeem dat weigert om beschikbare controlemiddelen te gebruiken.

Klopt het dat de NMBS Checkdoc vandaag nog altijd niet gebruikt? Hoe rijmt u dat met uw antwoord van 15 april? Was de informatie die u toen op uw kabinet kreeg, misschien onvolledig of onjuist?

Waarom sleept het onderzoek naar de invoering van Checkdoc al aan sinds 2024? Welke technische of juridische obstakels verhinderden dat eventueel?

Ziet u een mogelijkheid om lopende invorderingsprocedures te bevriezen, zolang er geen doeltreffende controle is op die identiteitsfraude?

Wanneer zal Checkdoc effectief gebruikt worden? Kunt u daarvoor nog een duidelijke timing geven?

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de NMBS herinnert eraan dat iedere reiziger voor het reizen over een geldig vervoerbewijs moet 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 voorziene termijn in regel te stellen. Pas wanneer die regularisatie uitblijft, worden de verdere stappen van de procedure opgestart.

Wat de invordering betreft, zet de NMBS de middelen in die conform 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 overgezonden aan een gerechtsdeurwaarder.

Met mijn verwijzing in commissie naar checkdoc gaf ik enkel aan dat een aantal instrumenten en bestanden op federaal vlak kunnen bijdragen tot de bestrijding van identiteitsfraude wanneer dat juridisch en operationeel relevant is. Die verwijzing betekende niet dat de NMBS op dat ogenblik al gebruikmaakte van checkdoc of dat een eventuele integratie al was afgerond.

Zoals de NMBS al aangeeft op haar website, kunnen treinreizigers steeds hun verzoek tot regularisatie betwisten. Wanneer er een identiteitsfout in het spel is, is het bovendien essentieel om dat zo snel mogelijk te laten weten aan de klantendienst. Ook Ombudsrail heeft in zijn jaarverslag gewezen op dossiers waarbij vragen rijzen over de identificatie van reizigers en op de mogelijke meerwaarde van een koppeling met checkdoc om identiteitsfraude te beperken en onterechte administratieve sancties te vermijden. Die bezorgdheid verdient vanzelfsprekend de nodige aandacht.

De NMBS onderzoekt nog op welke manier checkdoc eventueel in haar procedures kan worden ingezet. Daarbij wordt gekeken naar de operationele haalbaarheid, de juridische randvoorwaarden, de bescherming van persoonsgegevens en de kosten-batenverhouding, evenals naar de mogelijke meerwaarde voor de bestrijding van identiteitsfraude en een betere bescherming van reizigers die te goeder trouw zijn. Ik verwacht dat alle redelijke mogelijkheden om identiteitsfraude te voorkomen, zorgvuldig worden onderzocht.

12.03 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, dat u van de NMBS hebt gekregen, maar ik moet bekennen – ik druk mij voorzichtig uit – dat ik er niet wild van word.

Natuurlijk moet iedere reiziger betalen voor zijn ticket. Daarover gaat het hier niet. Het feit dat we daarop controleren, is maar goed en terecht ook. Het probleem is evenwel dat sommige reizigers weigeren te betalen en bovendien identiteitsfraude plegen. De slachtoffers waarover we spreken, zijn dus niet degenen die niet hebben betaald, maar die moesten vaststellen dat er fraude met hun identiteit werd gepleegd.

De NMBS wijst op de operationele moeilijkheden, maar ik kan met de beste wil van de wereld niet begrijpen dat het zo lang duurt, nu al achttien jaar, om een systeem dat de federale overheid in 2008 zelf ontwikkelde, te implementeren.

Ik verwacht van u dat u aan de NMBS een duidelijk signaal geeft dat zij het probleem moet oplossen. Ik heb verwezen naar de lopende procedures waarbij slachtoffers vandaag moeten bewijzen dat ze op een bepaalde plek niet zijn terwijl er zo'n systeem als checkdoc bestaat.

Ik reken erop dat u daarmee aan de slag gaat. Ik zal op het dossier blijven hameren tot de NMBS een structurele oplossing heeft, want de betrokkenen zijn gewoon twee keer slachtoffer en dat kan niet, voor niemand. Bovendien betekent het ook negatieve reclame voor de NMBS, terwijl dat voor niemand nodig is en iedereen heel wat leed kan worden bespaard.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Christophe Lacroix à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La diminution de la desserte ferroviaire à la gare de Statte" (56018739C)

13 Vraag van Christophe Lacroix aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beperking van het treinaanbod in het station Statte" (56018739C)

13.01 **Christophe Lacroix** (PS): Monsieur le ministre, il y a beaucoup d'inquiétude dans ma région, dans l'arrondissement de Huy-Waremme, qui est un arrondissement semi-rural où les transports publics sont essentiels pour la mobilité des citoyens, en particulier des jeunes, des retraités mais également des travailleurs. Et il se fait que, depuis de très nombreuses années, la gare de Statte est considérée comme menacée. En fait, on l'appelle gare de Statte, mais ce n'est plus qu'un arrêt.

Les annonces de la SNCB laissaient entendre qu'il n'y aurait plus que des arrêts omnibus pour cette gare, alors que celle-ci permet de rejoindre Namur, Liège et Bruxelles. Monsieur le ministre, puisqu'une réunion a eu lieu le 16 septembre avec la SNCB, qui présentait ses projets, j'aimerais vous entendre à ce sujet. Considérer que la gare de Statte est un doublon par rapport à la gare de Huy, c'est montrer à quel point on ne connaît pas la réalité du terrain et que, dès lors, les gestionnaires de la SNCB sont pilotés uniquement par l'intelligence artificielle.

Seuls quelques kilomètres séparent les deux gares mais l'accès en voiture ainsi qu'en transport en commun via le TEC n'est pas cadencé ni direct. Remplacer les trains IC par des trains omnibus reviendrait finalement à condamner cette gare, qui ne serait quasiment plus utilisée, offrant ainsi un nouveau prétexte pour fermer un service public tant pour les transporteurs que pour les citoyens.

Monsieur le ministre, je souhaite donc obtenir de votre part des réponses claires sur ce que la SNCB envisage effectivement de supprimer à partir de 2027, et plus important encore, dans le cadre de son offre 2027-2029. Les arrêts IC en gare de Statte sont-ils maintenus? Quel est l'avenir de cette gare? Est-il prévu d'adapter les horaires des trains omnibus afin de permettre une meilleure correspondance entre Statte et Huy, et de récupérer ainsi les trains IC sans perte de temps excessive pour les voyageurs, dans l'hypothèse où ceux-ci seraient supprimés à Statte? Enfin, la SNCB a-t-elle réalisé une véritable étude d'impact sur les conséquences de cette éventuelle suppression pour les habitants des communes voisines? Des concertations sont-elles menées avec le TEC à ce sujet?

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, je tiens tout d'abord à préciser que cette gare figure depuis longtemps sur les cartes de la SNCB comme une gare de type S. Cette classification vise à déterminer l'importance d'une gare en fonction du nombre de voyageurs qui la fréquentent. Il n'y a donc aucun lien direct avec le niveau de desserte ferroviaire dont la gare bénéficie.

Le plan de transport 2026-2029 prévoit un renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe Namur-Huy-Liège. En semaine, la relation suburbaine actuellement assurée à raison d'un train par heure entre Statte, Huy et Liège passera à deux trains par heure à partir de décembre 2027. Cette évolution permettra à la gare de Statte de bénéficier d'une desserte suburbaine cadencée à la demi-heure vers Huy et Liège. Le week-end, la fréquence de cette relation suburbaine passera d'un train toutes les deux heures à un train par heure.

Dans ce contexte, l'arrêt du train IC Bruxelles-Namur-Liège à Statte sera maintenu en semaine, puisque l'offre suburbaine restera limitée à un train omnibus par heure entre Namur et Statte. En revanche, le week-end, l'offre suburbaine étant doublée entre Statte et Namur ainsi qu'entre Statte et Liège, les trains IC ne marqueront plus l'arrêt à Statte les samedis, dimanches et jours fériés.

Cette adaptation s'inscrit dans une réorganisation cohérente de l'offre sur l'ensemble de l'axe. Les trains IC ont vocation à assurer des liaisons rapides entre les principales villes, tandis que les trains locaux garantissent la desserte fine des gares intermédiaires. Le renforcement de l'offre locale le week-end permet ainsi de maintenir la fréquence globale de desserte de Statte tout en améliorant les correspondances vers les autres gares de la ligne.

Par ailleurs, la suppression de cet arrêt permet d'accélérer le parcours des trains IC et d'améliorer la régularité de l'offre. Cette adaptation pendant le week-end repose sur des analyses portant notamment

sur la demande, les flux de voyageurs, les temps de parcours, la robustesse des horaires ainsi que la cohérence globale de l'offre sur cet axe. Il ne s'agit donc pas d'une réduction de la desserte ferroviaire de Statte, mais d'une évolution de sa structure. La gare continuera à être desservie de manière régulière grâce à une offre locale renforcée et mieux cadencée, tandis que les trains IC pourront remplir plus efficacement leur fonction de liaison rapide entre les grandes villes.

13.03 **Christophe Lacroix** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vos déclarations se veulent rassurantes quant à l'avenir, à court et moyen terme, de la gare de Statte. Je pense que vous avez bien compris les enjeux que représente l'accessibilité pour nos arrondissements ruraux. Malheureusement, ce n'est pas le cas de tout le monde.

J'en veux pour preuve les déclarations du président du MR, M. Bouchez, qui a déclaré que toute une série de gares devraient être supprimées. S'il n'a pas cité Statte, il a en revanche évoqué un autre arrêt qui m'est cher, celui de Bas-Oha, situé à quelques kilomètres de là, dans une commune importante à mon cœur. Il est particulièrement inquiétant de constater la manière dont certains présidents de parti envisagent l'avenir du transport public.

Deuxièmement, je constate également qu'en Région wallonne, les TEC ont décidé d'augmenter les tarifs. Le tarif de transport public de 12 euros par an pour le bus passe maintenant à 384 euros par an, c'est 32 fois plus cher. Je me pose une question d'une manière générale concernant les gestionnaires de transport public. Comment veut-on convaincre les citoyens, les travailleurs, les étudiants et les retraités de délaisser la voiture pour utiliser le transport public si, d'une manière générale, il n'y a pas une bonne concertation dans les cadences et les jonctions entre les TEC et la SNCB et si l'un des opérateurs augmente de manière aussi importante ses tarifs? Il y a quelque chose qui ne va pas dans ce royaume de Belgique, et je n'arrive toujours pas à comprendre comment il n'est pas possible de mieux se concerter dans l'intérêt des citoyens, d'une mobilité durable, d'une mobilité accessible, en particulier pour les arrondissements les plus ruraux qui sont automatiquement prisonniers de la voiture, alors que le prix du diesel et le prix de l'essence flambent. Je compte donc sur vous pour effectivement continuer à porter cet enjeu et à ne pas l'oublier dans le futur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question de Marie Meunier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité des infrastructures critiques d'Infrabel" (56018667C)**

14 **Vraag van Marie Meunier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beveiliging van de kritieke infrastructuur van Infrabel" (56018667C)**

14.01 **Marie Meunier** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, veuillez excuser mon retard, mais mon train avait une heure de retard.

Monsieur le ministre, à la suite d'une visite auprès de plusieurs infrastructures d'Infrabel, la question de la sécurité des infrastructures critiques de notre gestionnaire de réseau a été abordée. Je pense particulièrement à leur vulnérabilité en cas, par exemple, d'attaque de drone. Quand on mesure les conséquences d'une telle attaque, il semble légitime de connaître les mesures prises par le gouvernement pour protéger nos infrastructures critiques. Une attaque sur le site de Ronet, par exemple, mettrait à l'arrêt une grosse partie de notre réseau ferroviaire – ce qui serait dramatique.

Le 27 janvier dernier, lors d'une réunion commune des commissions de la Défense nationale, de l'Intérieur et de la Mobilité, mon groupe avait déjà interrogé au sujet des moyens et de la stratégie déjà appliqués. Aujourd'hui, huit mois plus tard, la menace est toujours présente.

J'ai plusieurs questions, monsieur le ministre. Quels moyens ont-ils été mis à la disposition du SPF Mobilité? Comment la cellule drones de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) a-t-elle été renforcée? Quels sont les moyens mis à disposition de skeyes? Quelle stratégie a-t-elle été établie pour protéger les infrastructures d'Infrabel? Je vous remercie pour vos réponses.

14.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, la mise en œuvre de la stratégie nationale en matière de drones nécessite des moyens adaptés, notamment dans les domaines des systèmes

d'information et des capacités informatiques. Un budget a dès lors été prévu pour les quatre prochaines années afin de permettre le déploiement progressif des mesures identifiées.

Cette stratégie est menée en étroite collaboration avec la Défense, la police, le Centre de crise national (NCCN), le SPF Intérieur, skeyes, la DGTA et les autres autorités compétentes. Elle repose notamment sur le déploiement progressif d'un réseau national de détection permettant de repérer les drones, d'identifier leurs opérateurs grâce au croisement des données collectées avec celle de la DGTA, d'évaluer le niveau de risque associé et, le cas échéant, de permettre aux services compétents de prendre les mesures appropriées.

Le cadre réglementaire est également adapté, notamment en matière de géozones, afin de renforcer la sécurité des sites sensibles et d'améliorer les exigences en matière d'identification.

Cette approche s'inscrit par ailleurs dans une dynamique européenne. Une proposition visant à renforcer la réponse aux risques de sûreté liés aux drones a été présentée lors du Conseil des transports de l'Union européenne de décembre 2025. Les travaux qui en ont découlé devraient aboutir au cours de cette année.

À ce jour, le service de drones de la DGTA n'a pas bénéficié de moyens humains supplémentaires. Néanmoins, une fiche relative à de nouvelles initiatives, comprenant notamment le recrutement de personnel additionnel, a été élaborée, mais elle n'a pas été approuvée dans le cadre du budget 2025. Cette demande est néanmoins à nouveau soumise dans le cadre des prochaines discussions budgétaires.

Je rappelle à cet égard que le Conseil des ministres s'est déjà prononcé en faveur d'un renforcement de la cellule de drones de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) en novembre dernier. En parallèle, skeyes a considérablement renforcé ces dernières années les capacités de détection des drones aux abords des aéroports afin de garantir la sécurité de la navigation aérienne. L'ensemble des aéroports belges disposent aujourd'hui de systèmes de détection par radiofréquence permettant d'identifier et de localiser les drones utilisant ce type de communication, ainsi que leur télépilote.

Dans le cadre d'une initiative conjointe des ministères de la Défense, de l'Intérieur et de la Mobilité, skeyes a également acquis en 2025 des systèmes de détection multicouches pour les aéroports de Bruxelles National et de Liège. Ces équipements intègrent notamment des radars à courte portée, capables de détecter des drones qui ne pourraient pas être identifiés au moyen des seules émissions de radiofréquence. Ils renforcent significativement la capacité des autorités à détecter et à analyser les activités de drones susceptibles de présenter un risque pour les opérations aériennes. Les discussions sont en cours afin d'étendre ce dispositif aux aéroports de Charleroi et d'Ostende, dans l'objectif d'assurer un niveau de protection homogène au sein des principaux aéroports du pays.

S'agissant des infrastructures ferroviaires, il convient de rappeler que skeyes n'est pas compétente pour leur protection. Elles relèvent d'Infrabel, qui considère la sécurisation des infrastructures critiques comme une priorité permanente. À cette fin, les gestionnaires d'infrastructure appliquent une stratégie globale de sûreté et de résilience fondée sur une évaluation continue des risques et sur la combinaison des mesures organisationnelles, technologiques et opérationnelles. Cette approche couvre tant les infrastructures physiques que les systèmes numériques indispensables à l'exploitation du réseau.

Infrabel travaille en étroite collaboration avec les autorités compétentes et les services spécialisés afin d'adapter en permanence ces dispositifs de protection à l'évolution des menaces et de garantir une capacité de réaction rapide en cas d'incident. Pour des raisons évidentes de sûreté, il n'est cependant pas opportun de détailler publiquement les mesures opérationnelles spécifiques qui sont appliquées. Les investissements, procédures et contrôles nécessaires sont néanmoins déployés afin d'assurer la continuité et la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

14.03 Marie Meunier (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Il est vrai qu'à l'instar de plusieurs collègues, nous avons pu effectuer une journée de visite sur le site de Ronet, journée fort instructive qui fut proposée par Infrabel. J'entends que, pour des questions de sécurité, on ne puisse pas publiquement nous détailler ce qu'il en est exactement en termes de sécurité. Ce site est ouvert. Il dessert quand même en énergie toute une grosse partie du réseau ferroviaire. Nous avons demandé ce qu'il adviendrait-il des trains et de la circulation si, demain, un drone passait au-dessus et lâchait

quelque chose sur les générateurs. Personne, ce jour-là, alors que ce n'était pas public, n'a été en mesure de nous répondre. On nous a d'ailleurs dit que cela ferait une excellente question parlementaire, d'où la mienne aujourd'hui.

Je reste donc un petit peu sur ma faim, puisque nous n'avons pas vraiment obtenu de réponses. Je le répète, le site est assez vaste et il est accessible de manière aérienne. Les réponses ne nous ont été fournies ni sur place ni ici. Je pense qu'il est légitime de se demander ce qu'il adviendrait de notre réseau ferroviaire si, demain, il y avait une attaque de drones, ne fût-ce que sur ce site-là, puisqu'on nous a aussi expliqué que trois sites fournissaient en énergie nos différents réseaux ferroviaires. Dans le contexte actuel, il conviendrait d'obtenir des réponses, ne fût-ce que pour apaiser nos questions légitimes et celles des personnes qui travaillent sur place et qui restent également sans réponse. Les agents sur place n'ont pas pu nous informer non plus. Je suis un petit peu déçue. Je vois que vous levez la main. Vous allez donc peut-être m'apporter des éléments complémentaires.

14.04 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Meunier, j'essaie toujours de suivre ce que dit un parlementaire ou une parlementaire en l'occurrence. Je comprends que les informations ne puissent pas être apportées dans une réponse qui peut être publique et qui peut donc être lue par tout un chacun, pas toujours avec les meilleures intentions. En revanche, j'estime que les parlementaires ont le droit de connaître les mesures sous le sceau de la confidentialité, bien évidemment, et dans un contexte précisé. Je vais donc demander aux services que vous, ainsi que le président et les autres parlementaires qui seraient désireux, puissiez disposer de ces informations avec la confidentialité voulue dans leur transmission. Cela me semble être le droit d'un parlementaire. J'ai été député durant 25 ans et j'ai toujours considéré qu'un parlementaire était suffisamment équipé pour bénéficier d'informations, même de type confidentiel.

14.05 Marie Meunier (PS): Monsieur le ministre, je vous en remercie. Nous ne pouvons que saluer l'initiative. Cela permettra à tout un chacun, ici en tout cas, d'obtenir l'information.

Je reste néanmoins inquiète sur les budgets. Vous nous disiez qu'aucun budget complémentaire ne serait alloué ou, en tout cas, que les discussions budgétaires n'avaient pas encore abouti à des budgets complémentaires relativement à la sécurité. Là aussi, je vous invite à prendre votre bâton de pèlerin et à essayer d'être le plus convaincant possible auprès de vos collègues du Conseil des ministres.

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

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verstoring van het treinverkeer door sabotage" (56018986C)
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Sabotage aan de spoorinfrastructuur in Nederland" (56019001C)

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perturbation du trafic ferroviaire due à des actes de sabotage" (56018986C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les actes de sabotage contre le réseau ferroviaire néerlandais" (56019001C)

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

Het Nederlandse treinverkeer werd op 15 september jl. ernstig verstoord door een sabotageactie die op minstens 24 verschillende plaatsen zou zijn uitgevoerd. Op diverse plekken werden buizen aangetroffen die aan de sporen werden vastgemaakt. Beveiligings- en detectiesystemen konden de sabotage tijdig signaleren zodat het spoorverkeer tijdig kon worden stilgelegd en er geen schade of slachtoffers te betreuren vielen.

Kan de minister duiden of soortgelijke sabotageacties ook op het Belgische spoornet mogelijk zijn?

Over welke beveiligings- en detectiemiddelen beschikt de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel? Op welke wijze wordt de veiligheid van onze spoorinfrastructuur de dag van vandaag

bewaakt?

Op welke wijze is een effectieve en snelle communicatie en samenwerking tussen Infrabel, de NMBS, veiligheidsdiensten en hulpverleningsdiensten vandaag georganiseerd?

Heeft de minister naar aanleiding van de sabotageactie contact gehad met zijn Nederlandse ambtsgenoot? Zo ja: welke nuttige informatie heeft dit de minister opgeleverd?

15.02 Niels Tas (Vooruit): Ik verwijs ook naar de schriftelijke voorbereiding.

Mijnheer de minister,

De grootschalige sabotage aan het spoorwegnet in Nederland is bijzonder ernstig. Wie moedwillig spoorinfrastructuur saboteert, verstoort niet alleen het treinverkeer waardoor duizenden reizigers onverwacht worden getroffen, maar brengt ook nog eens de veiligheid van reizigers en spoorpersoneel in gevaar.

Ook in ons land zijn we al geconfronteerd met kwaadwillige acties. We kennen koperdiefstal, vandalisme, brandstichting en zelfs het bewust plaatsen van obstakels zoals betonblokken of winkelkarren op de sporen. Ons spoorwegnet is enorm uitgestrekt.

Daarom is het belangrijk dat problemen snel worden opgemerkt. Vanuit de seinhuizen wordt ons spoornet permanent opgevolgd. Infrabel zet daarnaast onder meer camera's, GPS-trackers en op strategische locaties ook drones in.

Maar wat vandaag in Nederland gebeurt, moet ons extra waakzaam maken. We moeten hier ook op voorbereid zijn. Voor Vooruit staat de veiligheid van mensen altijd voorop, maar ook de betrouwbaarheid van ons openbaar vervoer. Wie 's morgens de trein naar het werk neemt of zijn kinderen met de trein naar school stuurt, moet erop kunnen vertrouwen dat we alles doen om hen veilig op hun bestemming te krijgen.

Daarom heb ik de volgende vragen:

Hoe evalueert u het huidige risiconiveau voor grootschalige of gecoördineerde sabotage op het Belgische spoornet in het licht van de gebeurtenissen in Nederland?

Is er contact geweest met ProRail en de Nederlandse veiligheidsdiensten, en welke lessen kunnen we daaruit trekken voor de beveiliging van ons eigen spoorwegnet? Zo niet, staat u hiervoor open of was u dit al van plan?

Is de beveiligingsinzet met innovatieve middelen, zoals de vermelde drones, voldoende opgeschaald buiten de havens en de luchthaven, om ook het reguliere spoornetwerk voldoende te dekken?

Heeft u Infrabel gevraagd om de beveiliging opnieuw tegen het licht te houden en wordt bekeken of op kwetsbare en strategische plaatsen bijkomend of verscherpt toezicht nodig is?

15.03 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, de gebeurtenissen in Nederland tonen aan dat een uitgebreid spoorwegnet nooit volledig kan worden gevrijwaard van het risico op opzettelijke of kwaadwillige handelingen. Ook in België worden we geconfronteerd met verschillende vormen van kwaadwillige acties, zoals koperdiefstal, vandalisme, brandstichting en het bewust plaatsen van obstakels op de sporen. De bescherming tegen dergelijke acties vormt dan ook een volwaardig onderdeel van het beveiligingsbeleid van Infrabel.

De beoordeling van een eventuele gecoördineerde of hybride dreiging behoort evenwel niet uitsluitend tot de bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder, maar ook tot die van de bevoegde veiligheids- en staatsdiensten. Binnen haar bevoegdheid neemt Infrabel die risico's zeer ernstig. Ze evalueert voortdurend de kwetsbaarheden van haar netwerk en werkt nauw samen met de bevoegde autoriteiten voor de bescherming van haar kritieke infrastructuur.

Naar aanleiding van de gebeurtenissen in Nederland heeft Infrabel al op 15 september de

waakzaamheid op het terrein onmiddellijk verhoogd en zijn medewerkers opgeroepen om elke anomalie te melden. Bij complexe of grootschalige dreigingen wordt vanzelfsprekend gewerkt met de bevoegde veiligheidsdiensten.

Wat de beveiliging en detectie betreft, combineert Infrabel verschillende middelen voor preventie, toezicht en detectie. Het spoorwegnet wordt permanent opgevolgd vanuit de controlezalen en daarnaast worden onder meer camerabewaking en verschillende detectiesystemen ingezet. Ook drones maken deel uit van de middelen die Infrabel inzet of test voor inspecties, incidentenbeheer, de verificatie van een mogelijke dreiging of anomalieën en bepaalde toezichtstaken ter ondersteuning van de bevoegde diensten. De inzet van die technologie wordt geleidelijk verder ontwikkeld.

Infrabel volgt de ontwikkelingen en oplossingen die door andere Europese infrastructuurbeheerders worden toegepast van nabij en integreert de daaruit voortvloeiende ervaringen in zijn aanpak van voortdurende verbeteringen. Het zou echter noch correct noch wenselijk zijn om die middelen voor te stellen alsof zij op zichzelf een permanente dekking van het volledige spoorwegnet waarborgen. Ze vormen een aanvulling op een beveiligingssysteem dat berust op verschillende technologische, organisatorische en operationele beveiligingsbarrières. Aanvullende technologieën worden geleidelijk geïntegreerd wanneer er een operationele meerwaarde is aangetoond.

De bescherming van het spoorwegnet maakt reeds het voorwerp uit van een voortdurende risico-evaluatie en van een aanpassing van de maatregelen op de betrokken locaties. Infrabel heeft zich na de gebeurtenissen in Nederland niet afwachtend opgesteld, maar heeft meteen de waakzaamheid met verplichte melding van elke anomalie verhoogd. Die aanpak is volledig in overeenstemming met het prestatiecontract dat voorziet in een proactief risicobeheer en in de aanpassing van de voorzieningen ter bescherming van de kritieke infrastructuur aan de vereisten van de bevoegde autoriteiten. Om veiligheidsredenen kunnen precieze locaties en de concrete werking van voorzieningen die gevoelige installaties beschermen, niet publiek worden toegelicht. Hetzelfde geldt voor specifieke bijkomende maatregelen op kwetsbare of strategische locaties.

Wat de samenwerking en communicatie bij incidenten betreft, de procedures tussen Infrabel en de NMBS, de veiligheidsdiensten en hulpverleningsdiensten passen in de bestaande nood- en interventieplannen, plannen die de verantwoordelijkheden, de alarmeringen, de coördinatie, de informatiedoorstroming en de eventuele opschaling naar gemeentelijke, provinciale of nationale crisisstructuren vastleggen.

Infrabel waarschuwt via Central Dispatch de interne diensten, de infrastructuurgebruikers en de externe hulpdiensten. De seinhuizen nemen vervolgens de nodige verkeersmaatregelen. Op het terrein fungeert de leader Infrabel als aanspreekpunt voor de infrastructuur- en spoorwegrisico's. Wanneer reizigers op het terrein betrokken zijn, stuurt de NMBS een leader NMBS ter plaatse. Die coördineert onder meer de reizigersinformatie, de ondersteuning bij evacuaties, de opvolging van reizigers en eventuele bijkomende maatregelen.

Zodra de hulpdiensten aanwezig zijn, verloopt de interventie onder leiding van de bevoegde hulpverleningsstructuren. De procedures voorzien aldus in vast alarmerings- en escalatielijnen tussen Infrabel en de NMBS, de politie, de brandweer, de medische hulpdiensten en de civiele overheden. De procedures worden regelmatig getest tijdens opleidingen en oefeningen en worden, waar nodig, samen met de gouverneurs en de hulpdiensten geëvalueerd en aangepast.

Tot slot volgt Infrabel de ontwikkelingen in Nederland en in andere Europese landen van nabij. De uitwisseling van ervaringen en informatie met andere infrastructuurbeheerders maakt deel uit van de voortdurende verbetering van de beveiligingsaanpak. De bescherming van het Belgische spoorwegnet wordt op die manier voortdurend geëvalueerd en aangepast op basis van de risico's, de beschikbare middelen en de vereisten van de bevoegde autoriteit.

15.04 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel voor uw uitgebreide en heel volledige antwoord, mijnheer de minister. We moeten realistisch durven te zijn. Het is een illusie te denken dat we elke meter van de bijna 4.000 kilometer spoorlijn in dit land kunnen beveiligen en in de gaten houden. U komt wel tegemoet aan een aantal opmerkingen en in die zin is uw antwoord bevredigend. We moeten inderdaad alert blijven, constant monitoren, overleggen met het buitenland, nieuwe technologieën onderzoeken, wat ook gebeurt, de evolutie van onder andere drones volgen en procedures afstemmen en evalueren met

andere betrokken diensten. Ik hoop dat daar blijvend op ingezet wordt, want sabotage blijft altijd mogelijk en moet dus ook altijd de nodige aandacht krijgen.

15.05 Niels Tas (Vooruit): Ook ik ben tevreden dat Infrabel hier duidelijk op inzet en zich er ook toe engageert om daarop te blijven inzetten. De grootschalige sabotage in Nederland is uiteraard bijzonder ernstig, want niet alleen werd er bijzonder veel schade veroorzaakt en werden duizenden reizigers erdoor getroffen, maar werd de veiligheid van de treinreizigers en het spoorwegpersoneel zelf in het gedrang gebracht.

Een nulrisico zal nooit bestaan, zoals u zelf ook zei. Het is dus belangrijk om op alle fronten te blijven inzetten. Wat ik bijzonder belangrijk vind, is dat de samenwerking ook in de breedte gaat. U geeft aan dat er via nood- en interventieplannen duidelijke afspraken zijn met de veiligheidsdiensten in ons land. De realiteit is wel dat dergelijke plannen en ik trek het breder dan de NMBS alleen, ook al zijn er daarover honderdduizend afspraken, een aandachtspunt blijven, kijk maar naar vroeger gebeurtenissen in ons land. Het stemt me dan ook tevreden dat ze regelmatig worden getest.

Laten we hopen dat we maximaal gevrijwaard blijven van individuen – ik wil ze bijna gekken noemen – die onze sporen blokkeren en zo het leven van andere mensen in gevaar brengen, en dat wij op zijn minst kunnen zeggen dat we er alles aan hebben gedaan om dat te voorkomen. U krijgt daarvoor van ons alle steun.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het plaatsen van toegangspoortjes in onze stations" (56018993C)

16 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'installation de portiques d'accès dans nos gares" (56018993C)

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

Op 17 juli jl. gaf de minister tijdens het beantwoorden van mondelinge vragen over het eventueel plaatsen van toegangspoortjes in sommige van onze stations aan dat een studie van de NMBS hierover nog steeds niet volledig was afgerond. Ze moest bovendien eerst nog besproken worden in de beheersorganen van de NMBS en vervolgens met de bevoegde overheid.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de desbetreffende studie? Werd deze intussen afgerond? Besproken binnen de beheersorganen van de NMBS? Vond er ook al overleg met de bevoegde overheid plaats? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, welke timing en eventueel volgende stappen voorziet de minister?

16.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de NMBS heeft de studie over de haalbaarheid van het installeren van toegangspoortjes in bepaalde stations afgerond. Ze werd op 2 oktober 2026 voorgesteld aan de raad van bestuur.

Op basis daarvan is de NMBS momenteel van oordeel dat het niet opportuun is om toegangspoortjes in de grote stations te installeren. De businesscase blijkt negatief te zijn. Hoewel toegangspoortjes kunnen bijdragen tot een vermindering van het zwartrijden, wegen de installatie- en beheerskosten evenals de impact op de reizigerservaring en de toegankelijkheid van de stations zwaarder door.

Om die reden luidt de conclusie negatief. Dat is ook te wijten aan de configuratie van de stations in België. De impact op de veiligheid blijft op dat vlak onzeker.

Niettemin heb ik mevrouw Dutordoir, CEO van de NMBS, aangeschreven met het verzoek om meer toelichting te geven bij het Nederlandse model, waar toegangspoortjes wijdverspreid zijn, en bij de verschillen ten opzichte van de Belgische situatie. Ook heb ik erop aangedrongen dat de resultaten worden voorgesteld aan de commissie voor Mobiliteit. Het is belangrijk dat de auteurs van de studie inzicht kunnen geven in de redenen die de conclusie ondersteunen.

16.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, er zitten goede elementen in uw antwoord, maar u

hebt weinig nieuws te melden, in die zin dat we natuurlijk al lang weten dat de NMBS niet echt happig is op het project. Dat heeft de NMBS al eerder aangegeven. Het magische woord na de studie is een negatieve businesscase. Of toegangspoortjes per se in termen van een businesscase moet worden bekeken, is maar de vraag. Het gaat over veiligheid en over gemiste ontvangsten.

Natuurlijk is de configuratie van ons spoornet en onze stations een belangrijk element daarin. We pleiten er ook niet voor dat er overal toegangspoortjes moeten komen, maar gericht in bepaalde clusters van stations die met elkaar verbonden zijn, kunnen ze misschien wel nuttig zijn. Dat is iets wat we natuurlijk graag toegelicht zouden zien.

Wat dat laatste betreft, ben ik blij met uw antwoord. Ik heb u er in het verleden ook toe opgeroepen om u zeker niet zomaar te laten wegzetten, maar bijkomende toelichting te vragen. We staan daar volledig achter. Ik ben heel blij met uw antwoord dat u hebt aangedrongen om de resultaten ook integraal naar onze commissie te brengen. U hebt daarvoor onze volledige steun. Ik hoop dat u doorzet. Ik dank u voor uw fijne antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bedreiging van Securailagenten door antifa" (56018994C)

17 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les menaces d'Antifa contre des agents de Securail" (56018994C)

17.01 Frank Troosters (VB): *In juni jl. opende het Brussels parket een onderzoek naar de bedreigingen die geuit werden aan het adres van Securail-agenten. Cfr. uw antwoord in de Kamercommissie Mobiliteit op vragen die hierover gesteld werden op 24 juni waren dergelijke bedreigingen onaanvaardbaar en moesten deze streng worden aangepakt. Deze zaak moest nauw worden opgevolgd en u kondigde ook aan hierover een brief aan uw collega-minister van Justitie te zullen sturen.*

Zonder over de inhoud van het onderzoek uit te wijden: kan de minister toelichten welk de huidige stand van zaken is mbt het onderzoek dat gevoerd wordt? Is dit nog lopende? Heeft de minister vanuit zijn bevoegdheid voor de NMBS/Securail verder de spreekwoordelijke vinger aan de pols gehouden?

Zijn de verhoogde veiligheids- en waakzaamheidsmaatregelen die destijds werden afgekondigd nog steeds in voege?

Hoe wordt momenteel het dreigingsniveau ten aanzien van de Securail-agenten ingeschat?

Kan de minister toelichting geven inzake de eventuele link die gesuggereerd werd met een ander lopend dossier?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, met betrekking tot de bedreiging aan het adres van Securail-agenten onderhoudt NMBS nauw contact met de bevoegde veiligheidsdiensten en het parket. Deze instanties volgen de situatie op en voeren de nodige onderzoeken uit naar de ontvangen meldingen.

Tussen november 2025 en juni 2026 werden via onlineformulieren van NMBS zes dreigberichten ontvangen waarin expliciet werd opgeroepen tot geweld. Deze feiten hebben geleid tot vier gerechtelijke dossiers en tot de opening van een onderzoek na melding aan de procureur des Konings van Brussel. Daarnaast grepen verschillende fysieke agressies plaats.

Zonder vooruit te lopen op de lopende gerechtelijke onderzoeken kan ik u meedelen dat de NMBS vanuit haar verantwoordelijkheid voor de veiligheid van haar medewerkers de situatie nauwlettend blijft monitoren en haar maatregelen aanpast wanneer de omstandigheden dat vereisen. Zo werden onder meer de informatieverstrekking aan het personeel, de coördinatie met de politiediensten, het OCAD en de gerechtelijke autoriteiten, de politieaanwezigheid in de stations en de afstemming van de patrouilles versterkt, met het oog op een betere samenwerking en gezamenlijke interventies. De genoemde maatregelen worden regelmatig geëvalueerd op basis van de risico-inschatting.

Op dit ogenblik hebben de bevoegde veiligheidsdiensten geen bijkomende specifieke maatregelen voor Securail-agenten aanbevolen. Waakzaamheid blijft evenwel geboden en de opvolging gebeurt in nauw overleg met de bevoegde partners. De dreigingsinschatting behoort tot de bevoegdheid van de veiligheids- en inlichtingendiensten. Op basis van de momenteel beschikbare informatie bestaat er geen aanleiding om bijkomende specifieke maatregelen voor Securail-agenten te adviseren.

Bovendien heb ik mij tot de minister van Justitie gericht met de vraag naar informatie over de maatregelen die in het kader van het onderzoek werden genomen en over de uitgevoerde gerechtelijke handelingen. Ik heb daarbij ook gevraagd om een bijzondere opvolging door de bevoegde procureur des Konings van bedreigingen ten aanzien van personen die een openbare opdracht uitvoeren. Het is voor mij belangrijk dat dergelijke feiten, die onaanvaardbaar zijn, een kordate gerechtelijke reactie krijgen.

Ik wil hierbij ook mijn steun aan de Securail-agenten uitdrukkelijk bevestigen. Ze leveren dagelijks een essentiële bijdrage aan de veiligheid van de reizigers en het spoorwagennet en vormen een belangrijke schakel in de globale veiligheidsketen op het spoor. Gelet op de evolutie van het criminele fenomeen ben ik van oordeel dat Securail en de politiediensten op een complementaire en gecoördineerde manier moeten kunnen optreden. Daarom zet ik samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken de werkzaamheden voort om de samenwerking verder te versterken, onder meer via de invoering van co-voogdij over Securail. Daarnaast werken we aan de aanpassing van de wetgeving inzake private veiligheid, zodat het gebruik van de telescopische wapenstok door Securailagenten onder duidelijk omschreven voorwaarden mogelijk wordt.

Wat de gesuggereerde link met een lopend dossier betreft, lijkt het mij niet aangewezen daarover uitspraken te doen. Dat valt onder de bevoegdheid van de gerechtelijke en veiligheidsautoriteiten, die eventuele verbanden moeten vaststellen en daarover, indien opportuun, kunnen communiceren. Ik ben ervan overtuigd dat degenen die instaan voor de bescherming van onze medeburgers hun opdracht moeten kunnen uitvoeren zonder voor hun eigen veiligheid te moeten vrezen. Zoals ik zei, zijn bedreigingen en geweld ten aanzien van Securailagenten onaanvaardbaar en vereisen een kordate reactie van de bevoegde autoriteiten.

17.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw uitgebreide antwoord. Zoals u weet, maken we ons met het Vlaams Belang al lang zorgen over de veiligheid op het spoor en over de veiligheid van de mensen die er werken, zoals treinbegeleiders en in dit geval ook de Securailagenten. Vandaar mijn vragen daarover, omdat ik zelf al een melding had gekregen dat er nieuwe bedreigingen zouden zijn binnengekomen. Het zijn er blijkbaar intussen zes. Ik hoor met tevredenheid dat er al vier concrete dossiers in onderzoek zijn.

Ik heb alle begrip voor het feit dat u niet kunt uitweiden over de inhoud. U hebt contact opgenomen met de minister van Justitie en volgt dat op. Ik ben blij dat u daar kort op zit en dat u ook de nodige maatregelen zult nemen voor het spoorpersoneel als dat nodig zou zijn. Dat u voor de rest moet verwijzen naar de gerechtelijke en veiligheidsautoriteiten en dat hier niet publiekelijk kan worden verteld welke linken er zijn en wat de stand van zaken van de onderzoeken is, is perfect begrijpelijk. Ik hoop alleen dat de aandacht daarvoor absoluut behouden blijft.

Ik hoop ook dat van die onderzoeken echt werk wordt gemaakt, dat er spoed achter wordt gezet en dat de verantwoordelijken voor die bedreigingen – en degenen die eventueel zelfs daadwerkelijk geweld tegen spoorpersoneel zouden durven gebruiken – zeer snel bij de lurven worden gevat en daarvoor gepast worden gestraft.

We volgen dit verder op. Dank voor uw antwoord alleszins.

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

18 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van het nieuwe mobiliteitsbudget" (56019060C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het mobiliteitsbudget van bedrijven" (56019425C)

18 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mise en place du nouveau budget de mobilité" (56019060C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le budget mobilité des entreprises" (56019425C)

18.01 **Frank Troosters (VB):** *De invoering van het vernieuwde mobiliteitsbudget werd aanvankelijk voorzien voor 1 januari 2026. Omdat de noodzakelijke wetteksten niet klaar waren voor die invoeringsdatum werd de invoering noodgedwongen uitgesteld tot 1 januari 2027. Diverse organisaties zoals de Nationale Arbeidsraad (NAR) en Voka hebben hun bezorgdheden al eerder geuit over de complexiteit van het nieuwe systeem.*

Kan de minister toelichten welk de stand van zaken is inzake het invoeren van het nieuwe mobiliteitsbudget? Is de voorziene datum van 1 januari 2027 nog steeds van kracht? Zal deze gehaald worden? Indien niet, welke zijn de huidige obstakels? Welke stappen dienen nog genomen te worden? Werden/worden er nog inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd? Zo ja, welke? Werden de betrokken stakeholders voldoende geïnformeerd over de praktische implementatie?

18.02 **Jean-Luc Crucke,** ministre: Je vous rejoins sur le fait que le budget mobilité constitue une alternative intéressante à la voiture de société en permettant au travailleur de faire d'autres choix de mobilité, notamment plus durables.

C'est en ce sens que je soutiens cette réforme. Toutefois, celle-ci ne relève pas exclusivement de ma compétence, mais également de celle de mes collègues chargés de l'Emploi et des Finances.

De hervorming van het mobiliteitsbudget wordt momenteel door de regering besproken. De grote lijnen daarvan zijn uitgetekend, maar de precieze modaliteiten moeten nog worden vastgelegd.

Mijn standpunt is duidelijk. De tekst die in het voorjaar in eerste lezing werd goedgekeurd, moet worden aangepast, rekening houdend met de opmerkingen en het commentaar uit het eenparig advies van de sociale partners. Ik betreur dat bepaalde partijen rond de tafel de besprekingen over dit dossier vertragen.

In een volgende stap zal minister Clarinval de Groep van Tien moeten informeren over de huidige stand van zaken en de sociale dialoog, die in dergelijke dossiers van groot belang is, moeten behouden.

L'objectif reste de finaliser rapidement les modifications légales et réglementaires nécessaires afin que le budget mobilité renouvelé puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027 et être proposé à toujours plus de travailleurs.

Zolang de besprekingen binnen de regering niet zijn afgerond, kan ik mij niet uitspreken over bepaalde specifieke kenmerken van het toekomstige mobiliteitsbudget, noch over het volledige scala aan mogelijkheden dat het zal bieden. De verdere informatieverstrekking aan de betrokken stakeholders zal afhangen van de definitieve beslissingen en de concrete uitvoeringsmodaliteiten.

Enfin, concernant les modes de transport durables et plus particulièrement l'usage du vélo, j'attire votre attention sur l'enquête domicile-travail qui met en évidence la part croissante du vélo dans les déplacements des Belges. Le nouveau plan d'action Be Cyclist 2.0 constitue également une étape ambitieuse et importante dans la promotion de l'usage du vélo en Belgique.

18.03 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, u gaf toch wel een opvallend antwoord. Eigenlijk komt het erop neer dat er verdeeldheid is binnen de regering. We spreken hier over een mobiliteitsbudget dat normaliter in 2026 ingevoerd zou worden. Het werd uitgesteld naar 2027, we naderen 2027 snel en eigenlijk zijn we geen stap verder. Daar komt het op neer. U zegt dat bepaalde partijen in de regering op de rem staan.

Deze vragen komen natuurlijk uit het veld. Stakeholders vragen naar een stand van zaken en vragen of het zal ingaan op 1 januari 2027. Het is natuurlijk duidelijk, als u dat op 1 januari 2027 wilt laten ingaan, bent u al behoorlijk laat. De actoren die daarbij betrokken zijn, wensen duidelijkheid en moeten zich daarop kunnen voorbereiden, zeker als er nog aanpassingen zullen gebeuren aan het eerste voorstel dat op tafel lag. Ik pleit er vooral voor dat alle betrokken actoren tijdig geïnformeerd worden. In mijn ogen is het nu al te laat. Ze moeten voldoende ruimte en middelen krijgen om zich in orde te stellen.

U moet zeker overwegen om opnieuw, hoe pijnlijk het ook is, de invoering van het nieuwe mobiliteitsbudget uit te stellen, zodat er duidelijkheid is en voldoende tijd voor de verschillende actoren om dat op een goede manier en goed voorbereid te kunnen opstarten. Het is een bijzonder pijnlijk dossier. Ik hoop dat de regering snel de geschillen aan de kant kan leggen en tot een oplossing kan komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[19] Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De knalpotterreur in steden" (56019062C)

[19] Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nuisances sonores extrêmes des véhicules à moteur en milieu urbain" (56019062C)

[19.01] Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, knalpotterreur veroorzaakt ernstige overlast in talloze steden. In Gent ontving de lokale politie op anderhalf jaar tijd meer dan 2.300 meldingen van geluidsoverlast door voertuigen. Bewoners ondervinden dagelijks hinder van asociaal rijgedrag met opgedreven motoren en onaangepaste snelheden. Die vorm van roekeloos gedrag brengt niet alleen de verkeersveiligheid van de chauffeurs zelf, maar uiteraard ook die van heel wat andere mensen in gevaar, en dat in schoolomgevingen, woonwijken en onze stadscentra.

In het regeerakkoord hebben we duidelijke afspraken gemaakt om die overlast een halt toe te roepen. Zo engageert de regering zich ertoe om het voor steden en gemeenten wettelijk mogelijk te maken geluidsflitspalen te gebruiken. Ook straatraces zal strenger en gericht worden aangepakt. Steden, gemeenten en politiezones hebben nood aan concrete middelen om snel te kunnen ingrijpen. Heel wat steden zijn daarnaar op zoek en zijn vandaag al in dat gat gesprongen, maar botsen nog op wettelijke beperkingen.

Vanuit Vooruit dringen we dan ook aan op een snelle en volledige uitvoering van die belofte. Mijnheer de minister, we waren gisteren nog samen op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. We hebben vastgesteld dat de cijfers nopen tot verdere acties en de uitvoering van die belofte vormt een heel belangrijk onderdeel.

Begrijpt u de urgente vraag van veel steden en gemeenten? Welke prioriteit kunt u geven aan dat belangrijke deel van het regeerakkoord?

Welke concrete wetsontwerpen bereidt u, samen met de bevoegde collega's, voor om lokale besturen definitief en duidelijk te machtigen om geluidsflitspalen in te zetten?

Welke specifieke barrières belemmeren momenteel de homologatie en de feitelijke uitrol van geluidsflitspalen?

Op welke termijn kunnen lokale besturen de nodige instrumenten verwachten om hiertegen op te treden?

Welke aanvullende maatregelen plant u om straatraces en het illegaal opdrijven van voertuigen doeltreffender te bestrijden?

Tot slot, op welke manier zult u het handhavingsbeleid afstemmen met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie om ook een snelle opvolging en correcte aanpak van overtredingen te garanderen?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Tas, ik heb absoluut begrip voor de vragen van de steden, die direct bevoegd is, vragen die ingegeven zijn door hun bezorgdheid ter zake.

Conform artikel 6, § 121 BWHL is de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreinigingen en aantastingen, alsmede de strijd tegen de geluidshinder een gewestelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt voor de homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden. Ik verwijs u dan ook naar de bevoegde gewestelijke collega's.

In het regeerakkoord wordt inderdaad onderstreept dat aan federale zijde barrières zullen worden weggenomen. Dat houdt onder meer in dat gewestelijke metingen kunnen gekoppeld worden aan federale camera's om zo de bestrijding te vergemakkelijken. Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik niettemin naar mijn collega van Binnenlandse Zaken. Die is immers bevoegd voor de politionele ANPR camera's en de aanpak in het kader van de opdrachten van de bestuurlijke politie.

Voorts beklemtoon ik dat het vigerende verkeersrecht conform een eerder advies op het wetsvoorstel tot strafbaarstelling van het straatracen reeds heel wat mogelijkheden biedt om straatracers te bestraffen. Zo is een inbreuk op artikel 50 van de huidige Wegcode een inbreuk van de vierde graad, wat de zwaarste categorie is. Tevens bieden we ook andere wettelijke mogelijkheden aan de handhavers om strenger op te treden tegen straatracers, zoals de wet betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (WAM) in het kader van de verzekeringsplicht.

Wel wordt voor artikel 50 van de Wegcode een aanpassing voorzien via artikel 53 van de toekomstige code van de openbare weg, die in werking zal treden op 1 juni 2027. In het toekomstige artikel 53 van de code van de openbare weg wordt immers expliciet gesproken over demonstraties van rijvaardigheden om discussies te vermijden omtrent de aanwezigheid van een wedstrijdelement, zoals in het verleden soms het geval was. Ondanks dat het verkeersrecht reeds streng bestraft, willen we niet blind zijn voor eventuele problemen op het terrein.

Dat is dan ook de reden dat mijn administratie aan Centrex Wegverkeer reeds heeft bevestigd dat we willen samenzitten met de verschillende partners, namelijk politie en justitie waaronder het parket, om te bekijken welke wettelijke maatregelen nodig zijn om de problemen van straatraces en tuningevents nog kordater en efficiënter aan te pakken.

Bij het recentste contact heeft Centrex Wegverkeer gemeld dat het nog een analyse door de federale politie Limburg afwacht om de knelpunten gedetailleerd in kaart te brengen. Ik heb een extract uit die analyse specifiek voor het onderdeel van de straatraces en tuningevents, opgevraagd per brief op 16 augustus 2026. We wachten daar dan ook op, alvorens verdere wettelijke initiatieven te nemen, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie.

19.03 **Niels Tas** (Vooruit): Dank u wel, mijnheer de minister. U erkent dat het wel degelijk een fundamenteel en alsmaar groter probleem is in de steden. Ik ben het ook met u eens dat bestraffing op zich niet het probleem is, gezien de bepalingen ter zake in de Wegcode en de sancties die rechters kunnen opleggen. Het grote probleem bestaat erin om op het terrein de overtreders op te sporen en om de wet te handhaven. De politie kan natuurlijk niet constant op elke straathoek staan. Knalpotterreur gebeurt bovendien ook vaak op uren dat er heel wat minder mensen op straat zijn. Tegen de tijd dat het gemeld wordt en de politie ter plaatse is, is de vogel dan ook vaak al gaan vliegen. Daarom is bijkomende apparatuur nodig.

Ik moet toch vaststellen – ik zeg het heel voorzichtig – dat de complexiteit van ons land ons vaak in dit soort discussies doet verzeilen. Mijn tweede parlementaire betoog ooit, toen ik meer dan een jaar geleden hier begon, ging over het opsporen van opgedreven e-steps. Ook daarvoor bestaat er materiaal, namelijk de speedguns, waarmee in Nederland al talloze overtreders werden opgespoord. Alleen, in ons land slagen we daar niet in. Ik heb de indruk dat het wat knalpotterreur betreft, hetzelfde is: als ik daarover vragen stel of een voorstel van resolutie opmaak, wordt er naar iedereen in het rond gewezen, maar op het einde van de rit gebeurt er niets. Het kan me worst wezen wie hier bevoegd is, of dat nu de federale regering dan wel de gewestregeringen zijn, wij moeten vermijden om eindeloos naar mekaar te wijzen, terwijl er ondertussen op het terrein niets gebeurt.

U verlegt regelmatig met uw collega's. Ik stel voor dat het onderwerp daar ook eens ter tafel komt, dat

er heldere afspraken over worden gemaakt en dat er op het terrein snel maatregelen komen. Ik denk dat onze politiediensten en onze burgers dat van ons vragen. Niemand is erbij gebaat als we eindeloos rondjes blijven draaien door naar elkaar te wijzen. Ik mag ervan uitgaan dat u dat engagement zult opnemen, waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het proefproject rond het gebruik van de wapenstok" (56019067C)**

20 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet pilote relatif à l'utilisation de la matraque" (56019067C)**

20.01 **Frank Troosters (VB):** *In antwoord op mijn mondelinge vraag met ref. 56017225 gaf de minister dd. 24/06 jl. aan dat er in samenspraak met zijn collega-minister Quintin het plan zou zijn ontstaan om een proefproject op te zetten over het gebruik van een telescopische wapenstok door de agenten van Securail. Op basis van de conclusies van dat project zou vervolgens een eventuele algemene invoering van dat wapen kunnen overwogen worden.*

Kan de minister een overzicht geven van de stand van zaken met betrekking tot het realiseren van dit proefproject? Welke stappen zijn intussen genomen? Welke moeten nog genomen worden? Welke zijn de voornaamste hindernissen? Welke timing is voorzien? Welke interministeriële alsook andere contacten hebben hierover plaatsgevonden?

20.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, in mijn antwoord van 24 juni 2026 heb ik toegelicht dat de interventiemiddelen waarover Securailagenten kunnen beschikken, strikt worden bepaald door de wet van 2 oktober 2017 betreffende de private en bijzondere veiligheid. Het huidige wettelijke kader laat onder meer het gebruik van handboeien en pepperspray toe, maar niet het gebruik van impactwapens zoals een wapenstok. Er loopt momenteel een traject rond een mogelijke wetswijziging die voorziet in de mogelijkheid om een wapenstok toe te laten voor bepaalde veiligheidsfuncties.

De vraag naar bijkomende beschermingsmiddelen kwam overigens ook aan bod tijdens de talrijke overlegmomenten die Securail de voorbije maanden met de medewerkers organiseerde. Daaruit blijkt dat veiligheid, bescherming en beschikbare uitrusting belangrijke aandachtspunten blijven voor het personeel. In dat kader werden onder meer de dossiers rond bodycams, beschermingsmiddelen en de eventuele uitbreiding van bepaalde bevoegdheden besproken.

Ook het gebruik van een wapenstok als mogelijk bijkomend beschermingsmiddel werd al eerder besproken binnen Securail, onder meer naar aanleiding van interne kennis- en overlegmomenten rond hun veiligheid. De besprekingen kaderen in een ruime reflectie over de middelen waarover veiligheidsmedewerkers kunnen beschikken om hun opdrachten op een veilige en proportionele manier uit te voeren. Bovendien volg ik ook de relevante ontwikkelingen in binnen- en buitenland op.

In dat kader wordt onder meer het proefproject van de Nederlandse Spoorwegen of NS van nabij opgevolgd. De ervaringen en conclusies die daaruit voortvloeien, kunnen samen met andere nationale en internationale praktijken nuttige inzichten opleveren voor toekomstige beleidsafwegingen. De NMBS zal haar operationele expertise ter beschikking blijven stellen wanneer de bevoegde overheden nadere stappen in het dossier overwegen.

Eventuele beslissingen over een proefproject met wapenstokken zullen in elk geval moeten steunen op een duidelijke juridische basis, een grondige evaluatie van de veiligheidseffecten en overleg met de betrokken partners.

20.03 **Frank Troosters (VB):** Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister. Ik zal het opnieuw beluisteren. U weet dat wij met het Vlaams Belang een groot voorstander van een eigen proefproject zijn. Ik heb daar van in het begin op aangedrongen. We zijn uitgegaan van het idee dat het proefproject er in België niet zou komen. Men zou bekijken hoe het proefproject in Nederland met de boa's verliep. Daarna was er sprake van dat men eventueel toch een proefproject zou doen. Daarvoor zouden uiteraard ook wetgevende aanpassingen nodig zijn. Daarom heb ik deze vraag gesteld. Ik zal

regelmatig naar de stand van zaken blijven vragen, want ik hoop dat er stappen worden gezet en dat het proefproject er daadwerkelijk komt.

Ik hoor bij de NMBS nu toch een eventueel ja, als de wetgever in die zin zou beslissen. Ik ga het antwoord opnieuw beluisteren om de juiste bewoordingen te horen. Ik hoop dat ik daar niet te veel voorwaardelijkheid in terugvind. Ik hoop dat het proefproject er absoluut komt en dat er werk van wordt gemaakt. Ik twijfel ook niet aan uw goede intenties als minister om stappen vooruit te zetten, maar intenties, zelfs al zijn ze oprecht en goed, moeten natuurlijk in concrete daden worden omgezet. Ik hoop dat die snel zullen volgen. Onze steun voor dit project hebt u alleszins.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 56019100C van de heer Troosters en 56019107C van mevrouw Cuylaerts worden uitgesteld.

21 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De opvolging van uitgesproken stationsverboden" (56019101C)

21 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le suivi des interdictions de gare prononcées" (56019101C)

21.01 Frank Troosters (VB): *Ik verwijs naar het antwoord dat ik op mijn schriftelijke vraag nr. 1004 ontving waarin op vraag 3 volgend wordt aangegeven: "we stellen vast dat er nog inbreuken zijn op een uitgesproken stationsverbod". Volgend uit de bevestiging van het feit dat deze inbreuken worden vastgesteld herneem ik volgende vraag waarop ik geen antwoord ontving:*

Hoeveel inbreuken werden er voor 2024 vastgesteld op uitgesproken stationsverboden? Hoeveel inbreuken werden er voor 2025 vastgesteld op uitgesproken stationsverboden?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke: Ik heb al veel vragen over vandalisme bij de NMBS beantwoord. De vragen lijken steeds te suggereren dat het een probleem van de NMBS is. De antwoorden herinneren er steeds aan dat we hier te maken hebben met een maatschappelijk probleem en dat de NMBS evengoed slachtoffer is als de reiziger die een gevandaliseerde lift of toilet niet kan gebruiken.

Bijna het volledige werkterrein van de NMBS bevindt zich in de publieke ruimte. Het is dan ook materieel onmogelijk om het volledige spoornet, met inbegrip van de ... waar treinen worden gestald, volledig te beveiligen of af te sluiten. Dat netwerk strekt zich uit over duizenden kilometers en loopt door stedelijke, landelijke, haven- en industriegebieden waar technische, milieu- en wettelijke beperkingen een volledige afsluiting onmogelijk maken.

Bepaalde baanvakken moeten daarom noodzakelijkerwijs open blijven, onder meer om het terreinverkeer mogelijk te maken, de toegang tot de infrastructuur voor onderhoud te verzekeren en bestaande erfdienstbaarheden te respecteren. De realiteit verplicht de NMBS ertoe haar beveiligingsinspanning te concentreren op strategische punten en op zones die als risicogevoelig zijn geïdentificeerd.

Wat de corrigerende maatregelen en het actieplan betreft, is veiligheid binnen het spoorwegdomein een complexe en veelzijdige uitdaging die een gecoördineerde en blijvende aanpak vereist. Deze aanpak vertaalt zich onder meer in de volgende maatregelen: versterking van de Securailpatrouilles, met name in risicogebieden en tijdens gevoelige periodes zoals avonden, weekends en schoolvakanties; toegangscontrole en de plaatsing van bijkomende omheiningen; verbetering van de verlichting en de inzet van bewegingsdetectoren; videobewaking en virtuele patrouilles via het Security Operations Center, met de nakende uitrol van dynamische camera's om een optimale dekking te verzekeren.

Wat de procedures bij inbreuken betreft, wanneer een dader op heterdaad wordt betrapt, wordt er als volgt opgetreden: de spoorwegpolitie wordt onmiddellijk ingeschakeld en er wordt systematisch klacht ingediend bij de gerechtelijke instanties. Bij schade onderneemt de NMBS stappen om de kosten langs de gerechtelijke weg te recupereren, voor zover de dader kan worden geïdentificeerd.

Daarnaast heeft de problematiek van graffiti ook een internationale dimensie. Daders zijn vaak in groepen georganiseerd, verplaatsen zich over de landsgrenzen heen en wisselen informatie uit over spoorweginfrastructuur. De vervoersoperatoren overleggen, om zo daders beter te kunnen identificeren en vervolgen. De NMBS versterkt ook de samenwerking met de overheidsdiensten en lokale actoren, met het oog op een gecoördineerde en doeltreffende aanpak.

U vroeg ook naar cijfers. Ik zal u een kopie bezorgen van het antwoord op schriftelijke vraag nr. 8372. Dat antwoord bevat de recentste cijfers.

21.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het ging mij vooral over dat laatste. In antwoord op een schriftelijke vraag werd aangegeven dat er inbreuken zijn, maar de vraag naar het aantal inbreuken werd niet beantwoord. Als ik die cijfers langs die weg kan krijgen, ben ik u daar dankbaar voor.

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

22 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vrijstelling van de gordelplicht" (56019103C)

22 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les dérogations au port de la ceinture de sécurité" (56019103C)

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

Verwijzend naar mijn schriftelijke vraag nr. 1044 van 07/04/2026 waarvoor ik tot op heden nog geen antwoord ontving:

Uit recente berichtgeving blijkt dat de FOD Mobiliteit en de Orde van Artsen aandringen op een strengere toepassing van attesten die een vrijstelling verlenen voor het dragen van de veiligheidsgordel. Er zou sprake zijn van een stijgend aantal aanvragen, terwijl experts aangeven dat er slechts in zeer uitzonderlijke gevallen medische redenen zijn die een vrijstelling rechtvaardigen.

1. a) Hoeveel geldige vrijstellingen van de gordelplicht zijn momenteel in omloop in België? b) Hoe is dit aantal de afgelopen vijf jaar geëvolueerd? Graag opgesplitst per jaar en volgens type vrijstelling.

2. a) Op basis van welke concrete gegevens of indicatoren stelt de FOD Mobiliteit een stijging van het aantal aanvragen vast? b) Kunt u cijfers bezorgen over het aantal aanvragen in de afgelopen vijf jaar (en sinds 1 januari 2026)? c) Kunt u cijfers bezorgen over het aantal goedgekeurde aanvragen in de afgelopen vijf jaar (en sinds 1 januari 2026)?

3. a) Hoeveel personen met een vrijstelling van de gordelplicht waren de afgelopen vijf jaar betrokken bij verkeersongevallen met lichamelijk letsel? b) In hoeveel van deze gevallen had het niet dragen van de veiligheidsgordel aantoonbaar een impact op de ernst van de verwondingen?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, momenteel zijn er 7.104 geldige vrijstellingen in omloop.

Ik geef u de evolutie tijdens de voorbije vijf jaar. Vanaf 1 maart 2022 en voor het jaar 2022 werden 455 dossiers geregistreerd, waarvan 278 voor een maximale duur van tien jaar en 177 voor een duur van minder dan tien jaar. In 2023 bedroeg het totale aantal dossiers 867, waarvan 687 met een maximale duur van tien jaar en 180 met een duur van minder dan tien jaar. In 2024 werden 946 dossiers geregistreerd, waarvan 806 met een maximale duur van tien jaar en 140 met een duur van minder dan tien jaar. In 2025 bedroeg het totale aantal dossiers 1.217, waarvan 1.120 een maximale duur van tien jaar hadden en 97 een duur van minder dan tien jaar. Ten slotte blijkt uit de cijfers voor het jaar 2026 tot 23 september 2026 dat in totaal 4.007 dossiers werden geregistreerd, waarvan 3.947 voor een maximale duur van tien jaar en 60 voor een duur van minder dan tien jaar.

Het is belangrijk om te duiden dat de vrijstellingen die tot 2022 werden afgeleverd, geldig bleven tot 31 december 2025, ongeacht de termijn van hun oorspronkelijke geldigheid. Dat verklaart de sterke stijging van het aantal nieuwe aanvragen.

Elke aanvraag waarbij een correct en volledig door de arts ingevuld medisch attest wordt ingediend, wordt aanvaard. Zodra de betaling van de retributie voor de aanvraag is voldaan, wordt een vrijstellingskaart afgeleverd. De aantallen komen dus overeen met het aantal afgeleverde vrijstellingen.

Ik beschik niet over de cijfers met betrekking tot verkeersongevallen.

22.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dit is een vraag die eigenlijk niet thuishoort in een mondelinge vragensessie, omdat ik om heel wat cijfers en details vroeg. Dit was een schriftelijke vraag die al dateert van april, vandaar dat ik ze hier stelde. Ik zal uw antwoord en de cijfers nalezen in het Integraal Verslag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het zwartrijden bij de NMBS" (56019108C)

23 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fraude au titre de transport à la SNCB" (56019108C)

23.01 Frank Troosters (VB): Verwijzend naar mijn schriftelijke vraag nr. 1080 van 20/04/2026 waarvoor ik tot op heden nog geen antwoord ontvang:

Treinreizigers kunnen in dit land reizen in eerste klasse of tweede klasse. In beide gevallen dient men over een geldig vervoersbewijs te beschikken dat men bij eventuele controle door een bevoegd persoon moet kunnen tonen. Indien er niet of onvoldoende controle op de vervoersbewijzen wordt uitgevoerd werkt dit onrechtmatig gebruik (zwartrijden) van onze treinen in de hand en worden er inkomsten misgelopen.

Hoeveel effectieve controles inzake vervoerbewijzen werden in 2025 uitgevoerd?

Hoeveel boetes voor zwartrijden werden in 2025 uitgeschreven?

In hoeveel gevallen daarvan ging het om recidivisten? Zet de stijgende trend van de laatste jaren zich hier verder?

Voor welk bedrag in euro werden in 2025 boetes uitgeschreven als gevolg van zwartrijden?

Hoeveel boetes werden in 2025 effectief geïnd (aantal en bedrag in euro)?

Welk bedrag aan inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen werd in 2025 door de NMBS ingevolge zwartrijden misgelopen?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke: In 2025 werden bijna 70 miljoen controles van vervoerbewijzen uitgevoerd. Naar aanleiding daarvan werden 813.000 regularisatieprocedures opgestart voor reizigers die bij de controle niet in orde waren. Het gaat daarbij niet uitsluitend om reizigers zonder geldig vervoerbewijs, maar bijvoorbeeld ook om reizigers die hun vervoerbewijs waren vergeten en zich nadien alsnog in regel stelden. Van die procedures leidden er 84.075 tot een administratieve boete wegens een inbreuk met betrekking tot het vervoerbewijs.

De NMBS voert de controles verder op, waardoor ook meer gevallen van recidive worden vastgesteld. De stijging van het aantal vastgestelde gevallen moet dan ook mede worden gezien in het licht van de intensivering en gerichtere uitvoering van de controles.

In 2025 werd voor een totaalbedrag van 32.000.041 euro aan administratieve boetes opgelegd op basis van een inbreuk met betrekking tot het vervoerbewijs. In datzelfde jaar werd 3.000.710 euro aan administratieve boetes geïnd. Dat geïnde bedrag heeft ook betrekking op administratieve boetes die in het voorgaande jaar werden opgelegd. De NMBS neemt binnen het wettelijke kader de nodige maatregelen om openstaande bedragen te innen. Betaling is mogelijk via automaten, loketten, bankoverschrijvingen of online. Op verzoek kan een afbetalingsplan worden toegestaan.

Sommige boetes worden geannuleerd wanneer na controle blijkt dat de reiziger toch over een geldig vervoerbewijs beschikte, terwijl andere moeilijk invorderbaar zijn, bijvoorbeeld wanneer geen geldig adres beschikbaar is of de betrokkene in het buitenland verblijft. Onbetaalde boetes worden aan de gerechtsdeurwaarder overgemaakt. Voor informatie over een eventuele strafrechtelijke vervolging dient u zich tot Justitie te wenden.

Het is niet mogelijk om uit het aantal reizigers zonder geldig vervoerbewijs het daaruit voortvloeiende inkomstenverlies nauwkeurig te bepalen. Op basis van controles en steekproeven schat de NMBS dat meer dan 5 % van de reizigers niet in orde is met het vervoerbewijs. De financiële impact wordt bijgevolg geraamd op meerdere tientallen miljoenen euro. De strijd tegen fraude blijft daarom een prioriteit. De NMBS zet onder meer in op specifiek opgeleide treinbegeleiders, nieuwe controlemiddelen en mobiele teams die gericht worden ingezet op verbindingen waar de meeste inbreuken worden vastgesteld.

Ook Securail, de spoorwegpolitie en de lokale politie bieden binnen hun respectieve bevoegdheden ondersteuning. Dankzij deze maatregelen lag het aantal controles in 2025 de helft hoger dan in 2024. De NMBS wil deze controleteams in de stations en treinen verder versterken en blijft reizigers sensibiliseren over het belang van een geldig vervoerbewijs.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56019109 van mevrouw Cuylaerts wordt uitgesteld.

24 Vraag van Kemal Bilmez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De minimale dienstverlening bij skeyes en het sociale conflict op Brussels South Charleroi Airport" (56019122C)

24 Question de Kemal Bilmez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le service minimum chez skeyes et le conflit social à l'aéroport de Charleroi" (56019122C)

24.01 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, que ce soit en juin dernier avec le projet de centre de contrôle numérique ou aujourd'hui à Charleroi concernant les primes de nuit, les contrôleurs aériens de skeyes se mobilisent pour exprimer leur ras-le-bol face aux atteintes à leurs droits et au refus des directions de répondre à leurs préoccupations légitimes.

Face à cela, nous aurions pu penser que le ministre de tutelle allait interpeller la direction de skeyes afin qu'elle réponde enfin aux demandes légitimes des travailleurs. Mais non! Vous avez préféré préparer un projet de loi imposant un service minimum à nos contrôleurs aériens.

Je voudrais, à ce titre, vous rappeler que le droit de grève est un droit fondamental. Si les travailleurs de skeyes – dont nul ne contestera l'exigence et l'importance des missions qu'ils accomplissent – en arrivent à de telles actions, c'est avant tout parce qu'ils estiment ne pas être respectés ni entendus.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé la présentation d'un texte de loi au gouvernement au début du mois d'octobre. Où en est ce dossier? Quelles sont les mesures déjà sur la table et selon quel calendrier entendez-vous avancer? Qui consultez-vous? Quelle est la position des organisations syndicales et de quelle manière seront-elles prises en compte dans votre projet de loi? Enfin, il serait également question d'un mécanisme de réquisition. Ne s'agit-il pas là d'une nouvelle atteinte grave au droit de grève? Que répondez-vous à cela?

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je vous remercie. À intervalles réguliers, nos compagnies aériennes belges sont confrontées à des mouvements sociaux qui ont un impact important sur les opérations et les activités de vol prévues dans nos aéroports. Ces mouvements entraînent des conséquences disproportionnées pour le trafic aérien ainsi que pour l'économie belge.

Dans ce contexte, la mise en place d'un service minimum élargi permettrait d'assurer une continuité minimale des activités, notamment grâce à un régime de prévisibilité inspiré de celui qui est applicable

à la SNCB et que je souhaite effectivement instaurer.

Mon intention demeure, dès lors, de présenter un avant-projet de loi relatif à la continuité des services de contrôle aérien et de navigation aérienne en cas de grève chez skeyes, puis de le soumettre au processus habituel de validation: approbation en première lecture par le gouvernement, concertation sociale et, ensuite, transmission du texte à la section de législation du Conseil d'État pour avis. Vous connaissez d'ailleurs ces différentes étapes.

Je tiens également à préciser que mon cabinet a déjà présenté, en dehors du cadre formel de la concertation légale, les grandes lignes de ce projet aux organisations syndicales ainsi qu'à la direction de skeyes. Il n'est absolument pas dans mon intention de contester le droit de grève, mais bien de l'organiser. J'entends respecter scrupuleusement la logique de concertation et les organes qui y sont dédiés.

Comme je viens de vous l'indiquer, le texte sera soumis aux instances internes de concertation dès son adoption en première lecture par le Conseil des ministres. Ainsi que vous l'avez appris, j'ai proposé aux organisations syndicales et à la direction de skeyes le recours à une médiation neutre pilotée par le service idoine SPF Emploi. Un duo de médiateurs a été désigné et est, d'ores et déjà, au travail afin de tenter de restaurer les bases propices à un accord.

Je profite de votre question pour saluer la décision des syndicats qui, conformément à ma demande, ont suspendu leur mouvement le temps de cette médiation.

Quant à la légitimité de l'action des contrôleurs que vous évoquez, il ne m'appartient pas de m'exprimer sur le fond. Je voudrais, néanmoins, rappeler que la responsabilité financière de la demande des travailleurs relève, sur la base de l'accord de coopération de 1989, d'un service supplémentaire et donc d'un financement régional.

24.03 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het hele punt van een stakingsactie is natuurlijk dat ze impact heeft op de economische situatie. Anders wordt er niet geluisterd naar de mensen. Dat is de basis van een staking. Dat een staking impact heeft, is niet meer dan normaal. Dat is zelfs de bedoeling bij een syndicale actie.

U stelt ook dat u met de vakbonden praat over het wetsontwerp. Net zoals bij het spoor vrees ik evenwel dat de directie alweer het laatste woord zal hebben.

Voorts kan ik alleen maar betreuren dat uw belangrijkste antwoord op de woede van de luchtverkeersleiders erin bestaat hen een minimumdienst op te leggen. Dat is uw belangrijkste antwoord. U weet dat ze moeilijk werk verrichten, dat ze dag en nacht paraat staan en dat ze een cruciale verantwoordelijkheid hebben voor de veiligheid van het luchtverkeer. Toch baat dat niet. Er wordt niet naar hen geluisterd, er wordt niet ingegaan op hun eisen en men laat het sociaal conflict aanslepen. Daarvan is iedereen de dupe, zowel de gebruikers die hun vlucht missen als de werknemers die loon verliezen bij een dergelijke actie.

Ik wil dan ook besluiten door op te merken dat uw balans begint door te wegen. Er is een minimumdienst bij skeyes, er is het einde van de statuten bij het spoor en er is de openstelling van het spoor voor concurrentie. Voor iemand die zich humanist noemt, roept dat vragen op.

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

25 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het treinaanbod naar aanleiding van de klimaatmars op 11 oktober" (56018921C)

25 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre de trains à l'occasion de la marche pour le climat du 11 octobre" (56018921C)

25.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben zeer blij dat ik deze vraag mag stellen, een paar dagen voor de klimaatmars. Ik heb u daarover ook net voor de zomer ondervraagd. Een

toegankelijk treinaanbod bij grote publieksevenementen is immers belangrijk. Afgelopen zomer hebben we dat ook gezien. Toen werden naar de kust verschillende versterkingstreinen ingezet, wat zeer goed is.

De organisatoren van de klimaatmars werden echter geconfronteerd met de vraag om vooraf aan te geven en te analyseren wie waar gaat opstappen. Er is dus eigenlijk een registratie nodig, maar registratie voor een betoging of een mars botst natuurlijk per definitie met het democratische karakter van een mars. Tegelijkertijd kan ik alleen vaststellen dat aan mensen die naar de zee gaan niet wordt gevraagd waar ze opstappen. Waar ze naartoe gaan is duidelijk, maar dat is met de klimaatmars ook duidelijk, iedereen gaat namelijk naar Brussel.

Mijnheer de minister is er ondertussen door de NMBS een analyse gemaakt van de aanvraag van de organisatoren van de klimaatmars om extra treinen te voorzien? Ik heb begrepen dat ze al weten welke treinen niet rijden wegens werken, maar ik zou graag weten welke extra treinen er rijden omwille van de klimaatmars.

In welke communicatie wordt voorzien? Ik heb daar vorig jaar ook vragen over gesteld. In het verleden was er de Climate Express. Toen zette de NMBS daar expliciet op in. Ik begrijp dat ook, want werken aan het klimaat is ook werken aan meer openbaar vervoer. Meer openbaar vervoer is werken aan het klimaat. Vandaag blijkt nog maar eens uit cijfers dat we vooral in Vlaanderen achteruitboeren op het vlak van de CO₂-uitstoot van onze mobiliteit. Het lijkt mij dan ook logisch dat de NMBS daarop extra inzet en extra treinen inlegt, maar ook reclame maakt voor die klimaatmars. Ik denk dat dat iets is wat ons allemaal aanbelangt.

Ik stel deze vragen aan de minister van Mobiliteit, maar uiteraard hebt u ook de pet van minister van Klimaat op.

25.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, de analyse van het treinaanbod is nog niet volledig afgerond aangezien de NMBS nog niet beschikt over alle elementen met betrekking tot de organisatie van de mars. De NMBS wacht nog op bijkomende informatie van de Brusselse politie. Bestaande treinen in en rond Brussel zullen waar mogelijk worden uitgebreid in capaciteit. Er is nog geen beslissing genomen over het inzetten van extra treinen. Daarnaast werd reeds een analyse gemaakt van de door Infrabel geplande spoorwerken op zondag 11 oktober en de impact van deze werken werd reeds aan de organisatie gecommuniceerd.

Mijn doel is duidelijk, ervoor zorgen dat de deelnemers het evenement onder de beste omstandigheden kunnen bereiken en tegelijkertijd een kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen voor alle reizigers. Zodra het vervoersplan definitief is vastgesteld, zal de NMBS de reizigers via de gebruikelijke kanalen informeren, met name via haar website, de app en mededelingen in de stations. Er zal ook nauw overleg plaatsvinden met de organisatoren om duidelijke informatie te verstrekken, de voorbereiding van de reizen te bevorderen en een optimale spreiding van de reizigers over de verschillende beschikbare treinen te garanderen.

25.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dit is op één punt na precies hetzelfde antwoord dat u begin juli hebt gegeven. Ondertussen hebben de organisatoren van de klimaatmars te horen gekregen welke treinen er niet rijden vanwege de werken. Dat is de enige informatie die zij hebben gekregen. Ze hebben inderdaad de vraag gekregen om mee te delen vanwaar al die mensen komen, maar organisatoren van een klimaatmars of een betoging kunnen niet zomaar zeggen vanwaar die mensen komen. Dat was vorig jaar ook al het geval. Dat is een non-argument.

U geeft aan dat er waar mogelijk extra capaciteit zal worden voorzien. Dat vind ik goed, maar er is nog geen beslissing genomen over extra treinen. Het is vandaag 7 oktober en de klimaatmars vindt plaats op 11 oktober. Dat is niet zo lang meer. Deze vraag dateert van voor de zomer. Meer nog, ze werd vorig jaar ook al gesteld. Vorig jaar zijn er, naar aanleiding van mijn vragen en overleg op uw kabinet, last minute nog extra treinen voorzien. Het was niet zo last minute als vandaag, want vandaag is het 7 oktober en de klimaatmars is op 11 oktober. Wanneer zal die beslissing vallen? Op zaterdag 10 oktober?

Het is toch evident dat reizigers willen weten met welke trein zij het beste naar de klimaatmars gaan. Het is toch evident dat ze zich graag een beetje organiseren en afspreken om samen naar de

klimaatmars te gaan. Ik heb dat alvast gedaan, maar ik heb me moeten baseren op het huidige treinaanbod, waarvan ik dus niet weet of dat zal volstaan. Ik hoop van niet, want ik hoop dat er massaal veel volk opdaagt op de klimaatmars komende zondag. Dat de NMBS niet wil meewerken op het vlak van communicatie en zo laat beslist of ze nu wel of niet extra treinen gaat voorzien, kan er bij mij niet in. Mijn verstand is daar te klein voor en ik had gehoopt dat dit ook voor u zou gelden.

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

26 **Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe treinverbinding tussen Antwerpen en Keulen" (56018930C)**

26 **Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle liaison ferroviaire entre Anvers et Cologne" (56018930C)**

26.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag heb ik ingediend naar aanleiding van de extra treinen waarin wordt voorzien richting Keulen, maar ik grijp ook terug naar een eerder debat dat we hebben gehad over de treinen tussen Brussel en Antwerpen. Mijn vraag is een combinatie van beide.

Een toegankelijk en performant treinaanbod is, zoals ik al vaak heb opgemerkt, cruciaal voor het binnenlands en internationaal verkeer. Dat geldt voor Groen, maar ik ga ervan uit dat het ook voor u als minister van Mobiliteit opgaat.

Het is dus absoluut goed nieuws dat er een extra hogesnelheidstrein tussen Keulen en Antwerpen is ingelast. Dat brengt ons echter terug bij de eerdere discussie over wanneer het internationaal verkeer of extra internationaal treinverkeer het binnenlands verkeer hindert.

We hebben het al gezien met de Eurocity Direct. We zijn teruggevallen van vier naar drie treinen tussen Brussel en Antwerpen wegens de Eurocity Direct. Ook opvallend is dat in Nederland die internationale trein wel voor het binnenlands treinvervoer kan worden gebruikt.

Naar aanleiding van die extra trein tussen Keulen en Antwerpen heb ik nog wat dieper gezocht en dat bracht me bij Zwitserland. In Zwitserland blijken een Duitse ICE, een Franse TGV en een Italiaanse hogesnelheidstrein te rijden. Die treinen rijden allemaal op de paden van het binnenlands treinverkeer en mogen door iedereen in Zwitserland worden gebruikt. Ook in Duitsland kan de trein richting Keulen voor het binnenlands verkeer worden gebruikt. Voor de NMBS in België is dat kennelijk niet mogelijk.

De Belgische reiziger is altijd de dupe. In andere landen is het altijd mogelijk om internationaal treinverkeer ook voor binnenlandse treinverplaatsingen te gebruiken. In België valt de Belg elke keer uit de boot, want hier kunnen al die internationale treinen enkel en alleen voor het internationale treinverkeer worden gebruikt. Dat is bijzonder pijnlijk, omdat net daardoor binnenlandse treinen ook nog eens worden opgeofferd.

Mijnheer de minister, hoe komt het dat in Nederland, Duitsland en Zwitserland de hogesnelheidstreinen wel voor binnenlands verkeer kunnen worden gebruikt en in België niet?

Vanwaar komt de keuze om een ICE Antwerpen-Keulen in België niet open te stellen voor binnenlands treinverkeer?

Is er ondertussen een schrijven van u geweest naar de NMBS over het openstellen van de Eurocity Direct voor binnenlandse treinreizigers? Is daar al een stand van zaken van?

Nederland toont aan dat twee tariefstructuren op dezelfde trein blijkbaar wel kunnen. Welke argumenten heeft de NMBS om dat voor de as Brussel-Antwerpen nog steeds niet te onderzoeken?

26.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Aerts, dankzij de nieuwe ICE-verbinding krijgen Antwerpen, Brussels-Airport en Leuven een rechtstreekse hogesnelheidstrein naar Duitsland en ook Luik krijgt zo een bijkomende bediening. Duurzame reizen tussen economisch, cultureel en toeristisch belangrijke steden wordt zo nog aantrekkelijker. Tegelijkertijd wordt de internationale bereikbaarheid van Brussel-

Airport versterkt en krijgen reizigers nog meer mogelijkheden om trein en vliegtuig te combineren.

De ICE Antwerpen-Keulen is een internationale hogesnelheidsverbinding die commercieel wordt aangeboden door Deutsche Bahn. Het is dan ook Deutsche Bahn dat het commerciële aanbod, de verkoopvoorwaarden, de tariefstructuur en de eventuele reservatievoorwaarden voor die verbinding bepaalt.

Voor bepaalde trajecten binnen België, zoals tussen Luik en Antwerpen, kan een ticket voor die internationale verbinding wel degelijk worden aangekocht aan het loket van een van de twaalf internationale stations van de NMBS of rechtstreeks online via de website van Deutsche Bahn. Dat die tickets bij de NMBS alleen via de internationale loketten worden verkocht, houdt verband met de technische verwerking van de door Deutsche Bahn bepaalde commerciële voorwaarden en eventuele reservatievoorwaarden.

De rol van de NMBS bestaat erin om op Belgisch grondgebied de operationele exploitatie van die trein mogelijk te maken, onder meer binnen het kader van haar veiligheidslicentie en in samenwerking met de betrokken infrastructuurbeheerder.

Met betrekking tot de Eurocity Direct rechtvaardigt de NMBS het verschil met onze noorderburen met het argument dat de verbinding in Nederland wel en in België niet tot de openbaredienstverplichtingen behoort. Voor mij kan dat een verklaring zijn, maar zeker geen rechtvaardiging. Ten eerste heeft de NMBS ervoor gekozen om niet aan de regering te vragen om dat op te nemen in de openbare dienst. Ten tweede heeft de reiziger absoluut niets aan dat soort academische redeneringen.

De brief waarover ik in een vorige commissievergadering sprak, is intussen vertrokken. Een antwoord heb ik nog niet gekregen.

Het komt uiteraard de NMBS toe om na overleg met de stakeholders met een voorstel van oplossing te komen. De heronderhandeling van de betreffende overeenkomst met de Nederlanders, die in 2027 sowieso moet plaatsvinden, lijkt mij daartoe de geschikte gelegenheid. Wellicht kunnen we het resultaat daarvan meenemen in de midtermreview, die, zoals u weet, eveneens volgend jaar op het menu staat.

26.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, als ik het goed begrepen heb, kan de trein die ingericht wordt door de Deutsche Bahn voor binnenlands treinverkeer worden gebruikt, als de reiziger beseft en uitzoekt dat hij dat via de website van Deutsche Bahn moet inplannen. Ik zal dat nakijken, maar ik kan me moeilijk voorstellen dat Zwitserland dat zo combineert voor alle internationale treinen die daar voor binnenlands treinverkeer kunnen worden gebruikt en waarvoor men ongetwijfeld via de website van de Zwitserse NMBS kan gaan.

Het is dus een klein stapje in de goede richting, namelijk dat de Belgische reiziger niet wordt uitgesloten, maar het probleem is dat hij het niet zal weten. Niemand zal namelijk uitzoeken of binnenlands treinverkeer met Deutsche Bahn mogelijk is. Er is dus nog echt een grote stap te zetten om dat meer mogelijk te maken.

In verband met de Eurocity Direct ben ik het helemaal met u eens. Ik vind het ongelooflijk dat het argument is dat in Nederland de Eurocity Direct in de openbare dienst is opgenomen en in België niet. Ik kan daar eigenlijk niet bij, te meer omdat de NMBS door van vier naar drie treinen terug te vallen tussen Brussel en Antwerpen, de verplichtingen van haar openbaredienstcontract niet meer nakomt. Daar staat immers in dat er tussen Brussel en Antwerpen vier treinen per uur moeten rijden. Ik ben het dus niet eens met het argument dat het in Nederland wel is opgenomen in de openbare dienst en in België niet, want op dit moment overtreedt de NMBS op die manier haar openbaredienstcontract.

Ik ben absoluut een fan van meer internationaal treinverkeer, maar er moet echt naar oplossingen worden gezocht, zoals het in andere landen gebeurt, zodat de Belgische treinreiziger er niet de dupe van is, maar er ook de vruchten van kan plukken.

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

27 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe dienstregeling van de NMBS" (56019135C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De uitbreiding van het treinaanbod vanaf december 2026" (56019495C)

27 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB" (56019135C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'extension de l'offre de trains à partir de décembre 2026" (56019495C)

27.01 **Frank Troosters** (VB): *In het kader van haar nieuwe vervoersplan 2026 -2029 kondigt de NMBS een nieuwe dienstregeling aan met meer vroege en late treinen en een aantal extra treinen die oa. in West-Vlaanderen zullen rijden.*

Hoe evalueert de minister het nieuwe vervoersplan van de NMBS? Wordt er volgens hem in voldoende mate tegenmoet gekomen aan de behoeften van de treinreizigers? Wat zijn volgens de minister de sterktes en de zwaktes in de nieuwe dienstregeling?

27.02 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): *Geachte Minister,*

De ministerraad keurde op 5 juni het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS goed, met een uitbreiding van het aanbod met 3% in drie fasen, te beginnen op 13 december 2026. Tegelijk lopen de begrotingsgesprekken, en moet de NMBS tegen 2029 675 miljoen euro besparen. De NMBS zelf zegt dat de uitbreidingen afhangen van infrastructuur, materieel en personeel, en eerdere fasen van het vorige vervoersplan werden uitgesteld. Dat roept vragen op over de haalbaarheid van de planning.

- Kan de minister bevestigen dat fase 1 van 13 december volledig wordt uitgevoerd? Welke onderdelen zijn nog voorwaardelijk, en werd al iets geschrapt of uitgesteld? Hoeveel treinkilometer werden in 2026 effectief gerealiseerd tegenover de oorspronkelijk geplande 89,5 miljoen, en zit de NMBS nog op schema om de doelstellingen op het einde van het contract te halen?

- Hoeveel treinbestuurders en -begeleiders moeten voor elke fase worden aangeworven, en hoeveel werden er dit jaar effectief aangeworven? Blijft dit haalbaar, zodat de uitvoerbaarheid van het plan niet in het gedrang komt?

- Welke Infrabelwerken en capaciteitstoewijzingen kunnen de uitvoering van de drie fasen vertragen? Wat is de stand van zaken wat betreft de levering van de nieuwe M7-rijtuigen en ander materieel?

27.03 **Minister Jean-Luc Crucke**: Ik beoordeel het nieuwe vervoersplan 2026-2029 positief. Het plan werd door de ministerraad goedgekeurd en zal in drie opeenvolgende fasen worden uitgevoerd, in december 2026, december 2027 en december 2028. Daarmee geeft de NMBS verder uitvoering aan het openbaredienstcontract 2023-2032 en wordt het treinaanbod in de komende drie jaar met 3 % uitgebreid. In het vorige vervoersplan voor de periode 2023-2026 was het aanbod al met 5 % toegenomen. Die verdere uitbreiding ligt dan ook in lijn met de doelstelling om het treinaanbod tegen 2032 met 10 % te verhogen.

Het plan komt tegemoet aan verschillende behoeften van reizigers. Zowel op weekdays als tijdens het weekend worden bijkomende treinen ingelegd tussen verschillende steden. Ook het voorstedelijke S-aanbod in en rond Brussel, Antwerpen, Luik en Charleroi wordt verder uitgebreid. Daarnaast zullen op zaterdagavond op meer verbindingen extra late treinen van en naar Brussel rijden.

Zo worden de verplaatsingsmogelijkheden voor woon-werkverkeer en vrijetijdsreizen verder versterkt. Een belangrijke verbetering betreft de bediening van Brussels Airport. Vanaf december 2027 plant de NMBS zeven dagen op zeven een extra vroege trein vanuit Brugge, Gent en Brussel, die al om 3.30 uur in het luchthavenstation Brussels Airport-Zaventem aankomt.

Voorts wordt het Gewestelijk ExpresNet rond Brussel verder ontwikkeld, onder meer door de ingebruikname van het station Braine-Alliance in december 2026 en de geplande samenvoeging van de stations Moensberg en Linkebeek tegen 2028. De gefaseerde uitvoering maakt het mogelijk om het

aanbod stapsgewijs uit te breiden en tegelijk de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstverlening te bewaken. De uitvoering van alle geplande uitbreidingen hangt bovendien nauw samen met de beschikbare spoorcapaciteit, de voltooiing van infrastructuurwerken, de nodige aanwervingen en de tijdige levering van nieuw treinmaterieel.

De eerste fase van het nieuwe vervoersplan december 2026-2029 is gepland vanaf 13 december 2026. De uitbreiding van het aanbod in het kader van die eerste fase zal slechts tijdens de laatste weken van 2026 een impact hebben op de productie van dat jaar. De volledige impact daarvan zal bijgevolg pas in 2027 voelbaar zijn. De voorziene productie voor 2026 bedraagt 89,5 miljoen treinkilometers. De NMBS volgde de uitvoering van het aanbod gedurende het hele jaar nauwgezet op. De tijdelijke productie zal na afloop van het jaar worden geconsolideerd en geëvalueerd in het kader van de opvolging van de openbaredienstcontracten. Op basis van de huidige planning blijft de NMBS zich richten op de uitvoering van de goedgekeurde uitbreidingen.

Zoals bij elk vervoersplan blijven de concrete uitvoeringen eventueel afhankelijk van een aantal operationele randvoorwaarden. Daarbij zijn in het bijzonder de beschikbaarheid van voldoende personeel, de nodige spoorcapaciteit en infrastructuur, evenals de beschikbaarheid van rollend materieel van essentieel belang. Voor de uitvoering van het vervoersplan zijn voldoende treinbestuurders en treinbegeleiders noodzakelijk.

De NMBS bepaalt de aanwervings- en opleidingsbehoeften op basis van de geplande productie, de natuurlijke uitstroom, de personeelsbeschikbaarheid en de duur van de opleiding. De behoeften worden daarbij niet uitsluitend per afzonderlijke fase van het vervoersplan bepaald, maar binnen een globaal, meerjarig personeelsplan. De NMBS blijft prioritair inzetten op de aanwerving en opleiding van operationele profielen en volgt de personeelsbezetting voortdurend op om de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening te verzekeren. De aanwervingen die voor 2026 zijn bepaald, verlopen volgens plan.

Naast de personeelsbezetting vormen ook de infrastructuurwerken en de beschikbare spoorcapaciteit een belangrijke randvoorwaarde. Wat de infrastructuurwerken en de capaciteitstoewijzingen betreft, behoren het plannen en uitvoeren van de werken op het spoorwegennet en het toewijzen van de spoorcapaciteit tot de bevoegdheid van Infrabel. Infrabel zal bijgevolg hierover zelf gedetailleerde elementen verstrekken. De NMBS houdt bij de uitwerking van haar aanbod rekening met de infrastructuur en capaciteit die Infrabel ter beschikking stelt. Studies die niet verenigbaar zijn met de beschikbare capaciteit, geplande grote werkzaamheden of de vereiste robuustheid van de dienstregelingen worden niet in het vervoersplan opgenomen. Niettemin kunnen tijdelijke werkzaamheden aanleiding geven tot plaatselijke aanpassingen van de dienstregeling of tot vervangvervoer, zonder dat ze daarom de structurele uitbreiding van het vervoersplan in vraag stellen. In elk geval zijn voor de eerste fase van het nieuwe vervoersplan de benodigde rijpaden verkregen.

Voor de volgende fasen zal de aanvraag telkens in het betrokken jaar gebeuren. Ook de beschikbaarheid van het rollend materieel is een noodzakelijke voorwaarde voor de uitvoering van de geplande uitbreiding. De levering van de in totaal 751 bestelde M7-rijtuigen wordt in 2026 voortgezet en zal volgens de huidige planning tegen het einde van het jaar worden afgerond. Eind 2025 was al 87 % van de bestelling geleverd.

Volgend jaar zullen ook de HLE17-locomotieven hun intrede doen. Daarnaast heeft de NMBS eind 2025 een eerste bestelling geplaatst voor 180 nieuwe MR30-motorrijtuigen, goed voor ongeveer 54.000 zitplaatsen. De eerste MR30-treinen zullen volgens de huidige planning vanaf 2030 geleidelijk in commerciële dienst worden genomen. De concrete planning voor de levering en indienststelling blijft afhankelijk van het verloop van de productie, de homologatie en de voorbereiding van de exploitatie en het onderhoud.

De NMBS en Infrabel hebben in de loop van september informatiesessies georganiseerd voor steden en gemeenten, waarbij de concrete uitbreidingen van het aanbod nader werden toegelicht. Het nieuwe vervoersplan vormt een belangrijke volgende stap in de verdere ontwikkeling van het treinaanbod. Dankzij bijkomende verbindingen en een versterkt voorstedelijk aanbod, meer vroege en late treinen en een betere bediening van Brussels Airport krijgen reizigers meer en betere verplaatsingsmogelijkheden. De uitvoering wordt ondersteund door een gefaseerde aanpak en een nauwgezette opvolging van de operationele randvoorwaarden.

27.04 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben maar beperkt wijzer geworden van uw antwoorden; van een aantal zaken wel, maar ook van een heel aantal zaken niet.

U hebt verwezen naar personeelsaanwerving. Ik had gevraagd hoeveel dat er zijn. Ik heb geen concrete getallen gehoord, tenzij ik dat dat volledig gemist hebt, maar ik denk het niet. We hebben geen concrete getallen gehoord.

U hebt verwezen naar de informatiesessies die aan de lokale besturen gegeven worden door de NMBS over het nieuwe vervoersaanbod. Wel, ik heb in mei aan deze commissie de vraag voorgelegd of het niet interessant zou zijn om ook van de NMBS daar toelichting over te krijgen, hier in deze commissie, want we stellen heel wat vragen over het nieuwe treinaanbod. De NMBS zegt dat dat goed is, maar ik heb vorige week nog maar te horen gekregen dat ze dan geen datum wil geven om dat hier te komen toelichten, waardoor we hier nog steeds geen toelichting gekregen hebben. Het hele land wordt rondgereisd om toelichting te geven over het nieuwe treinaanbod, maar wanneer het erop aankomt hier toelichting te komen geven, zegt de NMBS dat ze dat wel wil doen, maar effectief een datum vastleggen lukt blijkbaar niet.

(...): (...)

27.05 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer Tas, we hebben heel expliciet gevraagd of hier een toelichting kon worden gegeven voor heel Vlaanderen, voor heel België, over het nieuwe treinaanbod vanaf december. Daarop is bevestigend geantwoord. De NMBS heeft ook bevestigd dat ze dat wil doen, maar geeft niet aan wanneer dat zal gebeuren. Ik vind dat van een redelijk dedain getuigen.

Misschien hebt u daar als schepen een uitnodiging voor gekregen, maar als men geen schepen is, ontvangt men ook geen uitnodigingen voor die digitale sessies. Ook dan valt men dus uit de boot. U weet dat mijn partij voor een decumul is, maar we moeten ons standpunt toch niet veranderen omdat de NMBS dan ook uitnodigingen naar ons zou sturen? Ik vind dat echt not done.

Ik wil wel, mijnheer de minister, als ik daar nog één minuut tijd voor krijg, de mensen van de NMBS die afgelopen weekend de moeite hebben gedaan om naar aanleiding van Open Bedrijvendag meer dan 20.000 bezoekers te ontvangen, heel hard bedanken. Dat was een gigantisch succes. Mensen hebben met heel veel passie over hun werk verteld. Ik denk dat het bijzonder belangrijk is om de 22.000 bezoekers te laten ervaren wat er allemaal achter zit en waarom een trein af en toe vertraging kan hebben.

Dat neemt niet weg dat de NMBS als organisatie haar verantwoordelijkheid moet opnemen en wat mij betreft betere antwoorden moet formuleren op de vragen die hier worden gesteld. Als ze belooft om hier toelichting te komen geven, moet ze dat ook effectief doen.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Aerts. Een beetje extra tijd om hulde te brengen aan de hardwerkende mensen bij de NMBS zullen we voor één keer zeker toestaan.

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

28 **Samengevoegde vragen van**

- Nawal Farih aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Voetgangerslichten met alternatieve symbolen in de stad Genk" (56019255C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Voetgangerslichten met alternatieve symbolen in Genk" (56019536C)

28 **Questions jointes de**

- Nawal Farih à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les feux de signalisation avec symboles inclusifs installés à Genk" (56019255C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les signaux lumineux pour piétons avec symboles inclusifs installés à Genk" (56019536C)

De **voorzitter**: Mevrouw Farih is niet aanwezig.

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

Ik bevroeg u reeds eerder over het gebruik van onwettige verkeerslichten in de stad Genk. Het bestuur van die stad plaatste aan een oversteekplaats een voetgangerslicht waarbij de klassieke rode en groene mannetjes vervangen werden door een persoon in een rolstoel en twee mannen hand in hand. Bovendien gaf de stad Genk aan het plan te hebben om regelmatig de figuren op het licht te zullen wisselen.

Het antwoord van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Annick De Ridder, op een schriftelijke vraag 1133 van Vlaams parlementslid Chris Janssens stelde duidelijk:

De doeltreffendheid van verkeerstekens berust op uniformiteit, voorspelbaarheid en onmiddellijke herkenbaarheid die een uniforme toepassing op het hele grondgebied moeten garanderen;

Er bestaat een duidelijk kader dat is vastgelegd in de wegcode (KB van 1 december 1975) en in het Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 inzake de minimumafmetingen en de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;

Bovenvermelde regelgeving geldt over heel het grondgebied waarbij lokale besturen geen bevoegdheid hebben om eenzijdig af te wijken van de wettelijk vastgestelde silhouetten van de verkeerslichten.

Deelt de minister de visie van de Vlaamse minister van Mobiliteit dat eenduidigheid van verkeerssymbolen de uniforme toepassing, de verhoging van de verkeersveiligheid en de rechtszekerheid ten goede komen?

Kan de minister bevestigen dat cfr. artikel 1. 1.1. van het Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 het verboden is om verkeerstekens voor andere doeleinden te gebruiken en inclusiviteit of sensibilisering aldus op andere manieren kan worden nagestreefd dan door wettelijke gestandaardiseerde verkeerstekens eigenmachtig te wijzigen?

28.02 Minister Jean-Luc Crucke: Het komt de federale overheid toe de silhouetten van de verkeerslichten te bepalen. Het silhouet dat op heden moet worden gebruikt, is bepaald in bijlage 1 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, over de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens. Het afbeelden van een persoon in een rolstoel en twee voetgangers in beweging is niet conform die bepaling.

Het ministerieel besluit is sinds de jongste staatshervorming een bevoegdheid van de gewesten. Omdat de federale overheid bevoegd is voor het bepalen van de silhouetten van de verkeerslichten, werd het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg onlangs aangevuld met de afbeeldingen van de voetgangerslichten. Het gaat om genderneutrale symbolen, zoals die zijn bepaald in het door België geratificeerde internationale verdrag inzake verkeerstekens. Dat zal alle mogelijke interpretatieproblemen vanaf de inwerkingtreding op 1 juni 2027 en in de toekomst vermijden. Het is overigens sowieso beter de silhouetten op te nemen in de Code van de openbare weg, die gericht is op de weggebruikers, veeleer dan in het reglement inzake de plaatsingsvoorwaarden voor de verkeerstekens, dat in de eerste plaats bedoeld is voor de wegbeheerders.

Ik ben van mening dat de gebruikte silhouetten in Genk wel degelijk strijdig zijn met de Wegcode. Artikel 5 van de Wegcode stelt dat de weggebruikers de verkeerslichten in acht moeten nemen wanneer die regelmatig zijn, naar de vorm voldoende zichtbaar zijn en overeenkomstig de voorschriften van het reglement zijn aangebracht. Het gebruik van een niet-conform silhouet op een verkeerslicht staat daar haaks op en kan op zijn minst voor twijfel zorgen bij de weggebruikers.

Het spreekt voor zich dat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Daarbovenop zal bij een ongeval, wanneer de verantwoordelijkheden moeten worden vastgesteld, ongetwijfeld ook in de richting van de wegbeheerder worden gekeken. Het komt de gewestelijke minister en de administratie toe om hierop toe te zien, wat ze ook deden volgens uw toelichting. Er zijn geen federale toezichthoudende diensten die op dat vlak kunnen ingrijpen.

28.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor het duidelijke antwoord, mijnheer de minister. Ik betreur

het dat we hierop moeten terugkomen, want we hebben het hier al uitgebreid over gehad. Het probleem werd al gedocumenteerd en besproken in het Vlaams Parlement. U bevestigt vandaag opnieuw dat de verkeerslichten in Genk strijdig zijn met de Wegcode en het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 met betrekking tot de plaatsingsvoorwaarden. Eenduidigheid in het gebruik van verkeerslichten is zeer belangrijk, gelet op het rechtstreeks effect ervan op de verkeersveiligheid, zoals Vias bevestigt. De logica is natuurlijk dat de wetgeving voor iedereen geldt, voor mij, voor u, maar ook voor een cd&v-burgemeester uit Genk.

Men mag natuurlijk altijd sensibiliseren en items onder de aandacht brengen, dat is heel nobel, maar dat doet men niet aan de hand van verkeerslichten. Die hebben een veiligheidsfunctie. Ik hoop dat men dat in Genk bij deze, na de herbevestiging van de onwettelijkheid, eindelijk begrepen heeft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nr. 56019257 en nr. 56019258 van de heer Wouter Raskin worden uitgesteld.

29 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De beschadigde tegels op de perrons in Hasselt" (56019261C)

29 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les dalles endommagées sur les quais à Hasselt" (56019261C)

29.01 Frank Troosters (VB): *Ik verwijs naar mijn eerder mondelinge vragen van 2 april 2025 en 22 oktober 2025 aan de minister over de slechte staat van diverse perrons in het station van Hasselt. Nieuw aangelegde tegels op de perrons bleken te barsten. De minister kon geen uitsluitel geven over de oorzaak en verwees naar de aannemer om het probleem op te lossen. Het was voor de minister bovendien essentieel dat er zo snel mogelijk een duurzame en definitieve oplossing kwam in het belang van de reiziger.*

Kan de minister de huidige staat van de tegels op de perrons van het station in Hasselt duiden? Zijn de voor hem zo essentiële herstellingen bijna een jaar later uitgevoerd?

Zo neen, waarom niet? Vindt de minister dit acceptabel? Wat zijn de redenen van de niet-herstelling? Wanneer zullen desgevallend de herstellingen plaatsvinden en zullen er alsnog financiële gevolgen voor de NMBS zijn?

29.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de definitieve herstellingen zijn nog niet uitgevoerd. De NMBS heeft de voorlopige oplevering van de perronwerken formeel geweigerd aangezien de kwaliteit van de uitgevoerde werken niet voldeed aan de strenge eisen van de maatschappij. In afwachting van een structurele oplossing worden momenteel gerichte tijdelijke herstellingen op de perrons uitgevoerd.

De NMBS voert momenteel constructieve gesprekken met de aannemer om zo snel mogelijk tot een integrale en kwaliteitsvolle vervanging van de perronbekleding te komen.

Inzake de planning zijn, zoals aangegeven, de gesprekken met de aannemer momenteel nog aan de gang. Pas wanneer die gesprekken zijn afgerond en de modaliteiten voor de uitvoering van de werken definitief zijn vastgelegd, zullen wij een concrete planning kunnen communiceren. Op dit moment is het dan ook nog niet mogelijk om een definitieve startdatum van de werken te bevestigen.

De reizigers mogen veilige, duurzame en hoogwaardige infrastructuur verwachten. Dat is net de reden waarom de NMBS de voorlopige oplevering van de werkzaamheden heeft geweigerd en de vastgestelde gebreken definitief worden verholpen.

Ik geef de voorkeur aan een correct uitgevoerde herstelling, zelfs na een veeleisende procedure met de aannemer, boven een snelle oplossing die de door de gebruikers verwachte kwaliteit niet zou garanderen.

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

Het is een heel pijnlijke situatie. Er wordt een renovatie gedaan en het station van Hasselt wordt voor veel geld verfraaid. Die verfraaiing is heel mooi gedaan maar het is intriest om te zien hoe de tegels op de perrons allemaal kapot zijn gesprongen en hoe ze erbij liggen. Ik ben trouwens zelf nog eens gaan kijken.

Ik heb u daar in het verleden al vragen over gesteld, in oktober 2025 zelfs nog. U verzekerde mij toen dat er een oplossing zou komen. De aannemer zou aansprakelijk zijn. Er was enige twist over waar de oorzaak lag. Er zou echter een oplossing komen en ik hoorde zelfs uit uw mond dat het essentieel was dat er zo snel mogelijk een duurzame definitieve oplossing zou komen.

We zijn één jaar later en ik moet opnieuw horen dat er constructief wordt gepraat met de aannemer en dat zo snel mogelijk tot een oplossing zou worden gekomen. Het is gewoon schabouwelijk. Iemand is verantwoordelijk en daar moet een oplossing voor komen. Dat heeft financiële consequenties maar dat we al een jaar constructief zo snel mogelijk aan het praten zijn over een oplossing, is onbegrijpelijk. Ik noem het bijna amateurisme. De reiziger in Hasselt heeft daar natuurlijk niets aan.

Ik dank u vanzelfsprekend voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 56019262C van de heer Frank Troosters en 56019452C van mevrouw Dorien Cuylaerts worden uitgesteld.

[30] Questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les investissements dans le rail et l'accord budgétaire à venir" (56019268C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La flexibilité budgétaire européenne pour les investissements ferroviaires" (56019297C)

[30] Samengevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De investeringen in het spoor en het komende begrotingsakkoord" (56019268C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Europese begrotingsflexibiliteit voor spoorinvesteringen" (56019297C)

[30.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, dans la presse, à la mi-septembre, vous avez rappelé la nouvelle largesse européenne en matière de déficit budgétaire. Auparavant, la Commission européenne prévoyait de débudgétiser 1,5 % du produit intérieur brut (PIB) pour les investissements dans la Défense, de façon à les exclure des règles relatives au déficit. Aujourd'hui, 0,6 % de ces 1,5 % peuvent servir à des investissements en faveur du climat, y compris des investissements ferroviaires. Je m'en réjouis, car c'est une excellente nouvelle.

Dès lors, le gouvernement n'a plus d'excuses pour ne pas revenir sur ces économies et investir dans ce secteur si essentiel à la planification écologique. Qu'allez-vous plaider au sein du gouvernement en matière ferroviaire? Quel sera le montant des investissements?

Quelles seront les avancées pour les travailleurs et les usagers? Allez-vous investir dans le personnel, dans le renforcement de l'offre, dans des tickets plus abordables ou dans des parkings gratuits? Vous pourrez bien évidemment compter sur le soutien du PTB pour entreprendre ces réformes.

Toutefois, il y a une phrase qui m'interpelle à la fin de l'article. Lorsque le journaliste rappelle la volonté du gouvernement de faire des économies à tout va, vous reconnaissez que c'est sans doute ce qui va arriver pour le rail aussi. Monsieur le ministre, reconnaissez-vous que vous avez là une occasion unique de changer de trajectoire pour le rail? Allez-vous vous montrer combatif et faire des investissements dans le rail un point de rupture de tout nouvel accord budgétaire? Dans la négative, pourquoi?

Enfin, quelles sont les pistes d'économie dans le rail déjà sur la table? Je vous remercie.

30.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** De Europese begrotingsflexibiliteit vormt inderdaad een interessante opportuniteit om sommige investeringen die bijdragen aan de klimaattransitie, te versnellen. Voor de spoorsector zou de bijkomende budgettaire marge onder meer kunnen worden aangewend voor de verdere decarbonisatie van het spoor. Vandaag zijn er immers nog bepaalde spoorlijnen en -trajecten die met dieseltractie worden geëxploiteerd. Extra investeringsruimte zou kunnen bijdragen tot bijkomende elektrificatieprojecten of andere oplossingen die het gebruik van fossiele brandstoffen verder terugdringen, maar het moet conform de EU-regelgeving altijd gaan over nieuwe projecten.

J'ai dès lors défendu, dans le cadre des discussions toujours en cours, l'idée que le rail puisse bénéficier de cette nouvelle flexibilité européenne. Une demande a été introduite afin d'examiner les possibilités ouvertes par ce mécanisme pour des investissements favorisant la mobilité durable et la transition climatique.

Tegelijk moeten we realistisch blijven. Het begrotingsconclaaf is momenteel aan de gang en er zijn nog geen definitieve beslissingen genomen. De regering moet keuzes maken tussen tal van beleidsdomeinen in een bijzonder moeilijke budgettaire context. Hoewel we ervan overtuigd zijn dat de investeringen in het spoor een belangrijke bijdrage leveren aan de verwezenlijking van de klimaatdoelstelling en aan duurzame mobiliteit, zijn we ons er ook van bewust dat de gevraagde bijkomende middelen mogelijk niet of slechts gedeeltelijk zullen worden toegekend.

Les décisions relèvent en effet de l'ensemble du gouvernement et seront prises dans le cadre de ses négociations budgétaires. Il serait donc prématuré d'annoncer aujourd'hui des montants précis ou une liste définitive de projets susceptibles de bénéficier de cette flexibilité.

Indien bijkomende middelen beschikbaar worden gemaakt, lijkt het logisch om die prioritair in te zetten voor projecten met een grote meerwaarde op het vlak van decarbonisatie, dienstverlening en de aantrekkelijkheid van het spoor. In dat verband behoort ook de verdere elektrificatie van nog met diesel geëxploiteerde trajecten tot de te onderzoeken mogelijkheden.

Je continuerai pour ma part à plaider en faveur d'investissements qui renforcent l'attractivité du rail et accélèrent sa contribution aux objectifs climatiques de notre pays, tout en tenant compte de réalités budgétaires auxquelles le gouvernement est confronté aujourd'hui, comme vous le savez.

30.03 **Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Merci, monsieur le ministre. J'entends que vous ne voulez pas dévoiler de détails sur les discussions en cours ni même dire si on se dirige vers des économies ou vers des investissements. C'est dommage et j'aurais souhaité vous trouver dans une humeur plus combative pour placer la Belgique sur les rails de la planification écologique. Nous aurions espéré que fassiez des investissements dans le rail et que ce soit un véritable point de rupture pour vous. C'est cela que les gens attendent aussi.

Vous dites dans la presse qu'il y a une ouverture européenne pour faire ces investissements. Chaque euro investi dans le rail rapporte deux euros à l'économie. Nous suivrons aussi de près ces discussions budgétaires, mais nous attendons de vous un virage à 180 degrés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 **Question de Serge Hilgsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sécurité du rail pour les personnes sourdes et malentendantes" (56019298C)**

31 **Vraag van Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorwegveiligheid voor doven en slechthorenden" (56019298C)**

31.01 **Serge Hilgsmann (Les Engagés):** *Monsieur le Ministre,*

En janvier 2024, Infrabel annonçait la mise en place d'un programme éducatif destiné aux jeunes sourds et malentendants de 12 à 18 ans, afin de les sensibiliser aux règles de sécurité ferroviaire.

Ce programme, développé à la suite du décès de Lucas Mangioni, un adolescent sourd de 18 ans décédé sur les voies à la gare de Solre-sur-Sambre en août 2022, a été élaboré avec plusieurs acteurs spécialisés, notamment le CREE, l'ASBL LSFB, l'IRSA et l'école Kasterlinden.

Cette initiative constitue une avancée en matière de mobilité inclusive. Il apparaît toutefois nécessaire d'évaluer sa mise en œuvre et son impact afin de vérifier que les outils développés atteignent effectivement leurs objectifs de sensibilisation et de prévention.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

Une évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité de ce programme a-t-elle été réalisée depuis son lancement ? Dans l'affirmative, quels en sont les principaux résultats ? Dans la négative, une évaluation est-elle prévue ?

Dispose-t-on de données sur son déploiement depuis janvier 2024, notamment concernant le nombre d'établissements, d'enseignants et de jeunes ayant bénéficié des outils proposés ?

Des mécanismes de retour d'expérience ont-ils été mis en place auprès des jeunes concernés, de leurs familles, des enseignants et des associations ou institutions spécialisées ayant participé à l'élaboration du programme ?

Le Gouvernement et Infrabel envisagent-ils de pérenniser, développer ou élargir ce dispositif, notamment à d'autres tranches d'âge ou à d'autres publics présentant des besoins spécifiques en matière d'accessibilité et de sécurité ferroviaire ?

31.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, je vous remercie pour l'intérêt que vous portez à cette initiative, née à la suite d'un accident tragique et qui vise à renforcer la sécurité afin de prévenir que de tels drames se reproduisent à l'avenir.

Une première évaluation formelle de la mise en œuvre et de l'efficacité du programme est prévue en 2027. Depuis sa mise en ligne, le programme a enregistré 96 téléchargements ou commandes via le site web.

Les parties prenantes peuvent à tout moment transmettre leurs remarques, suggestions ou questions via le site web d'Infrabel ou par l'intermédiaire de la boîte mail des sites dédiés aux écoles.

Infrabel dispose déjà depuis plusieurs années de programmes éducatifs adaptés à différents publics. Ce programme englobe les outils conçus sur mesure pour les publics concernés. De plus, les écoles peuvent également faire appel à Infrabel pour animer des sessions de sensibilisation, des outils pédagogiques destinés aux élèves de l'enseignement primaire (de 6 à 12 ans), des programmes adaptés aux élèves de l'enseignement secondaire (de 12 à 18 ans) et des supports spécifiquement conçus pour les mouvements de jeunesse.

Dans ce cadre, Infrabel a organisé, durant l'année scolaire 2025-2026, 37 actions pour 4 730 enfants de l'enseignement primaire dans des écoles ou lors des journées organisées par des zones de police ou des communes et des villes; 17 actions pour 1 400 jeunes de l'enseignement secondaire dans des écoles ou lors des journées organisées par les zones de police; 10 actions à destination des mouvements de jeunesse et du grand public pour un total de 3 200 participants.

En octobre, Infrabel lancera également un programme éducatif destiné aux personnes aveugles et malvoyantes, accompagné d'outils adaptés à ce public. Pour l'élaboration de ce programme, Infrabel a collaboré avec Eqla, les Amis des Aveugles et l'Institut Royal pour Sourds et Aveugles (IRSA).

Par ailleurs, des collaborations ponctuelles sont déjà menées avec des établissements de l'enseignement spécialisé. Dans cette continuité, Infrabel prévoit également en 2027 une collaboration avec une école de l'enseignement spécialisé afin d'adapter son programme éducatif aux élèves présentant des difficultés cognitives.

Le rail doit être un mode de transport sûr, accessible et compréhensible pour tous. C'est pourquoi je soutiens pleinement les initiatives de sensibilisation qui permettent de mieux faire connaître les dangers

spécifiques de l'environnement ferroviaire. Née de la volonté de tirer les enseignements du décès tragique de Lucas Mangioni, cette démarche contribue à renforcer la sécurité des usagers et à éviter que de telles tragédies se reproduisent à l'avenir.

31.03 Serge Hilgsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour toutes ces informations que vous nous donnez ici: les statistiques d'utilisation et de téléchargements, d'actions pédagogique vers les jeunes, les enfants, les personnes en difficulté.

Nous saluons également cette nouvelle démarche envers les personnes ayant des troubles de la vision ou aveugles.

Je vous encourage à poursuivre dans cette voie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56019299C van mevrouw Dorien Cuylaerts wordt uitgesteld.

De heer Patrick Prévot en mevrouw Leentje Grillaert zijn niet aanwezig om hun vragen nrs. 56019329C en 56019385C te stellen.

32 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toegankelijkheid van internationale busreizen" (56019399C)

32 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accessibilité des voyages internationaux en bus" (56019399C)

32.01 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, internationale busreizen bieden een betaalbaar alternatief voor korte vluchten. In ons land verbinden grote spelers zoals FlixBus en BlaBlaCar Brussel dagelijks met Parijs, Amsterdam, Londen en verschillende andere steden in onder andere Duitsland. Reizigers met een beperkte mobiliteit stuiten bij die bedrijven echter vaak op onduidelijkheden en onzekerheid. FlixBus verplicht bijvoorbeeld rolstoelgebruikers om tot twee weken op voorhand te bellen, als men de maatschappij al aan de lijn krijgt, om te bekijken of er effectief een geschikte bus beschikbaar is, zonder dat er een garantie wordt geboden. Op de website van de platformen als BusBud en BlaBlaCar vindt men zelfs geen enkele informatie voor de rolstoelgebruiker of voor wie slecht te been is. Op die manier schuiven vervoerders hun assistentieplicht, die nochtans door de wet is geregeld, door naar de reiziger, door hen te adviseren om zelf een assistent mee te nemen.

Het Europees recht is duidelijk, het verplicht vervoerders om personen met een beperkte mobiliteit zonder extra kosten bij te staan en duidelijke informatie te verstrekken. Toegankelijk openbaar en internationaal vervoer is een basisrecht. Het is voor Vooruit dan ook belangrijk dat de overheid daarop toeziet. Gisteren konden we nog uit verschillende getuigenissen op de staten-generaal leren hoe groot de impact van een ongeval is op het dagelijks leven als verkeersslachtoffers zich veel minder zelfstandig kunnen verplaatsen.

Hoe evalueert u de praktijken van de busbedrijven, specifiek in verhouding tot de Europese passagiersrechten van reizigers met een beperkte mobiliteit?

Worden er specifieke controles uitgevoerd op die passagiersrechten en hoe frequent?

32.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, geachte collega, de vrijwaring van de rechten van een buspassagier, inclusief de reiziger met beperkte mobiliteit, is een belangrijk onderwerp, waaraan ik bijzondere aandacht besteed. Die rechten zijn gedefinieerd in verordening nr. 181/2011, die onder meer voorziet in recht op kosteloze assistentie bij het in- en uitstappen en tijdens de reis, voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is. Wanneer een vervoerder die verplichting niet naleeft, kan de reiziger een klacht indienen bij mijn administratie, die ze onderzoekt en bij de vaststelling van een inbreuk een administratieve geldboete kan opleggen.

Binnen de beschikbare middelen voert mijn administratie daarnaast occasionele, gerichte controles uit wanneer er concrete aanwijzingen of signalen zijn dat bepaalde ondernemingen de passagiersrechten mogelijk niet naleven. Dat laat ons toe om proportioneel en efficiënt toezicht te houden op de sector.

Tot slot nemen we actief deel aan het Europees netwerk van de handhavingsinstanties, waarin lidstaten informatie uitwisselen over knelpunten en goede praktijken. Dankzij die samenwerking kunnen we de toepassing van de verordening nr. 181/2011 verder harmoniseren en versterken.

Wat de informatievoorziening betreft, bepaalt artikel 11, lid 2, van de verordening dat de vervoerders op verzoek informatie moeten verstrekken over de toegankelijkheid van het voertuig en de beschikbare assistentie. De Europese regelgeving legt geen verplichting op om die informatie spontaan of systematisch op de website te publiceren.

Desalniettemin ben ik het volledig met u eens dat duidelijke en proactieve communicatie bijzonder belangrijk is voor passagiers met beperkte mobiliteit. Daarom zal mijn administratie de betrokken bedrijven vragen om te verduidelijken waarom die informatie niet online beschikbaar is en hen aanmoedigen een toegankelijke en zichtbare sectie aan te bieden. Die komt niet alleen de reizigers ten goede, maar draagt ook bij tot transparantie en klantvriendelijkheid in de sector.

32.03 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik ben blij met uw erkenning dat de vrijwaring van de rechten voor buspassagiers een belangrijk onderwerp is.

De enige moeilijkheid die ik enigszins zie, is dat er voor ons als overheid ook nog heel wat werk op de plank ligt. Zo moet de NMBS nog heel wat stappen doen – we hebben het er al vaak over gehad – om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap te optimaliseren. In ieder geval mag dat geen vrijgeleide zijn voor het feit dat andere spelers die verplichting zomaar naast zich leggen.

Ik ben tevreden dat u de busbedrijven, ondanks de grijze zone over het al dan niet communiceren, zult vragen om een en ander duidelijk te maken op hun website.

U herinnert eraan dat men bij niet-naleving een klacht kan indienen. De praktijk is vandaag echter vaak dat mensen er zelfs niet aan toekomen, omdat het aanbod bijna nooit toegankelijk is. Ik vrees dus dat het aantal klachten vrij beperkt is.

Ik begrijp uiteraard dat de administraties met de beschikbare middelen keuzes op het vlak van handhaving moeten maken. Gelet op de reële problemen ter zake op het terrein, roep ik u en uw administratie op om te gepasten tijde een gerichte actie te ondernemen, zodat er stappen in de goede richting worden gezet en ook reizigers met een beperking zich op een goede manier vrij in ons land en in Europa kunnen verplaatsen.

Ik dank u voor uw aandacht voor en aanpak van het probleem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

33 **Samengevoegde vragen van**

- **Niels Tas** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van de helmplicht" (56019400C)

- **Staf Aerts** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De helmplicht voor e-steps" (56019538C)

33 **Questions jointes de**

- **Niels Tas** à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'instauration de l'obligation du port du casque" (56019400C)

- **Staf Aerts** à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation de port du casque en trottinette électrique" (56019538C)

33.01 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, sinds 1 september geldt, ten gevolge van uw voorstel, een helmplicht voor e-steps die sneller kunnen rijden dan 20 kilometer per uur. Ik denk dat dat een belangrijke stap vooruit is voor de verkeersveiligheid.

Als we regels invoeren, moeten we die echter ook kunnen controleren. Twee weken geleden was ik zelf getuige van een ongeval met een e-step in Dendermonde. Een jongeman reed op straat en niet op

het fietspad, hij droeg geen helm, vertoonde ongepast rijgedrag en kwam ten val zonder dat zich een incident voordeed en zonder dat er een derde bij betrokken was. Hij werd met de ambulance naar het ziekenhuis afgevoerd.

Dat is een toevallig voorbeeld van een problematiek die we allemaal zien en kennen. Ondertussen trok ook Vias institute, ondersteund door verschillende politiezones, aan de alarmbel, omdat het op het terrein zeer moeilijk blijkt om vast te stellen of een e-step effectief maximaal 20 of 25 kilometer per uur, of mogelijk veel sneller, kan rijden. Veel politiezones beschikken nog altijd niet over de juiste meetapparatuur. Bovendien kunnen bestuurders via hun display de instellingen veranderen, waardoor wat op het display verschijnt niet altijd representatief is.

Dat probleem is niet nieuw. Ik heb u daar vorig jaar ook al over ondervraagd. Toen ging het specifiek over de mogelijkheid voor de politie om de snelheid van opgevoerde e-steps en fatbikes correct te meten, bijvoorbeeld met een speedgun. U erkende toen ook het probleem, maar zoals ik daarnet al heb gezegd, is er na anderhalf jaar op het terrein blijkbaar nog maar weinig veranderd.

In Nederland is dat wel goedgekeurd en werden op één jaar tijd meer dan 10.000 opgevoerde fatbikes, bromfietsen en e-steps uit het verkeer gehaald. Voor Vooruit is het uitgangspunt duidelijk dat de regels in de eerste plaats moeten zorgen voor veilig verkeer voor iedereen. We zien dit jaar een stijging van het aantal ongevallen. We moeten er dus ook voor zorgen dat we kunnen ingrijpen.

Mijnheer de minister, hoe reageert u op de signalen van Vias institute en de politiezones dat die nieuwe helmplicht vandaag moeilijk te handhaven is?

Welke stappen zijn er sinds mijn eerdere vraag gezet om de politiediensten eindelijk over geschikte en juridisch bruikbare meetapparatuur te laten beschikken?

Bent u bereid om samen met Binnenlandse Zaken en de gewesten tot een werkbare oplossing te komen, zodat de politie die nieuwe regels in de praktijk ook kan handhaven?

33.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb gelijkaardige vragen.

Om te beginnen moeten we vaststellen dat de politiezones de regels rond de helmplicht voor e-steps heel verschillend toepassen. In Antwerpen waren op het moment dat ik mijn vraag indiende al 406 boetes uitgeschreven, terwijl in andere zones alleen nog maar gesensibiliseerd wordt. Het is blijkbaar ook heel moeilijk om vast te stellen welke step wel of niet onder de regeling valt. De goedgekeurde rollentestbank ontbreekt nog altijd.

Dat maakt dat er een maatregel is ingevoerd, maar dat er nog heel veel vragen zijn over de manier waarop die kan worden gehandhaafd en over de rechtszekerheid en de voorbereiding van de invoering van die maatregel. Vandaar heb ik een heel aantal vragen.

Hoever staat u met een uniforme rollentestbank? Wanneer mag de politie daarover uniforme richtlijnen verwachten? Hoe wordt de constructiesnelheid gedocumenteerd? Hoe gaat u de deelsteps controleren? Hoe kijkt u aan tegen de ene politiezone die al streng beboet en de andere die het nog louter bij sensibilisering houdt?

Ik vraag mij ook af welke communicatie u gepland hebt. De timing was zeer kort. U hebt op vrijdag de maatregel afgekondigd en op maandag is die in het *Belgisch Staatsblad* verschenen, om dan op dinsdag van kracht te worden. Dat geeft de gebruikers van de e-steps die te goeder trouw zijn wel heel weinig marge om zich daarvoor te bereiden.

Welke communicatiecampagne is daarrond gevoerd? Worden er nog verdere communicatiecampagnes gepland? Hoe staat u daartegenover, mijnheer de minister?

33.03 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega's, ik begrijp de reactie van Vias en van de politiezones. Die waren ook enigszins te verwachten. Het is immers niet altijd makkelijk om de bij de constructie bepaalde snelheden van dergelijke voertuigen, die niet onder het toepassingsgebied van de EU-typegoedkeuringsrichtlijn 168/2013 vallen, te bepalen. Deze voertuigen beschikken bijgevolg niet over een gelijkvormigheidsattest.

Wat in dezen eigenlijk wordt beoogd, is dat de snelheid niet door de gebruikers zelf kan worden aangepast. Dit betekent dat de instellingen niet toelaten om rechtstreeks de maximumsnelheid aan te passen, noch indirect, bijvoorbeeld door de diameter van het wiel aan te passen, en dat ook geen enkele aan de voertuigen gekoppelde applicatie deze mogelijkheid biedt. Als die optie wel bestaat, maar alleen toegankelijk is via een verborgen instelling en een specifieke handeling, zoals het tegelijkertijd indrukken van meerdere knoppen of het invoeren van de fabrikantencode, die in principe niet gekend is bij de gemiddelde gebruiker, niet wordt vermeld in de gebruiksaanwijzing en uitdrukkelijk bij de fabrikant moet worden aangevraagd, kan worden gesteld dat de gebruiker de maximumsnelheid niet zelf kan wijzigen.

De situatie verschilt in feite niet van de situatie die gold voor de inwerkingtreding van de helmplicht. Alleen moet nu naast de constructiesnelheid van 25 kilometer per uur ook de constructiesnelheid van 20 kilometer per uur worden gecontroleerd.

De aanpak verschilt van politiezone tot politiezone. U hebt dat ook gezegd. Sommige politiezones kiezen ervoor om in de eerste fase te sensibiliseren, terwijl andere politiezones eerder repressief optreden. Dat is een prerogatief van elke zone. De situatie op het terrein noopt wellicht tot deze of gene aanpak. Politiezones gebruiken verschillende methodes om de snelheid te controleren. Het gaat van visuele controles over het controleren van de technische kenmerken, technische documentatie en informatie op het toestel tot het gebruik van een rollentestbank en de inzet van een geijkte motorfiets. In voorkomend geval geven gebruikers naar aanleiding van een controle simpelweg toe dat hun e-step sneller is dan 20 kilometer per uur. Soms is er ook geen ontkomen aan.

Er worden nu dus allerlei controles uitgevoerd en in de toekomst zullen wellicht ook voor e-steps geijkte rollentestbanken kunnen worden ingezet. Daarom zal ik dit dossier voorleggen tijdens de volgende Interministeriële Conferentie Mobiliteit, met de ambitie om alle gewesten te mobiliseren voor de terbeschikkingstelling van de goedgekeurde curvometers voor de politiezones, met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken, kan u ongetwijfeld meer informatie geven over de concrete handhavingen door de politie.

Ik ben me er terdege van bewust dat de termijn tussen de publicatie van de regelgeving en de inwerkingtreding ervan erg kort was. Ik neem daarvoor de verantwoordelijkheid, maar het wetgevend proces duurt soms langer dan gedacht. Al in de maand april heb ik publiekelijk de invoering van de helmplicht aangekondigd, evenals de wijze waarop die zou worden ingevoerd, zodat iedereen zich daar zo goed mogelijk kon op voorbereiden. De politiezones waren nauw betrokken bij dat proces om de consistente en doeltreffende toepassing van de maatregelen in de praktijk te waarborgen.

Bovendien heeft mijn administratie daarover onmiddellijk gecommuniceerd via sociale media. Ook de pers werd ingelicht. De maatregel was overigens al tijdens de zomer in de pers aangekondigd. De maatregel werd toegelicht op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, alsook ook op de website www.wegcode.be van Vias institute, de referentie op het vlak van verkeersregels.

33.04 Niels Tas (Vooruit): Mijnheer de minister, op het einde van uw antwoord zegt u dat wetgevend werk soms langer duurt dan gedacht. In dit geval is blijkbaar de kritiek dat het voor een keer snel is gegaan. Ik zou zeggen: goed dat het in dit geval relatief snel is gegaan. Alleen zijn, zoals u zelf zegt, de uitdagingen op het terrein niet plots veranderd door die bijkomende regel; die waren daarvoor ook al bekend.

Zoals ik daarnet ook al zei, zitten we vast in een rondje. De apparatuur om dat beter te kunnen aanpakken, bestaat al. U verwees terecht naar een aantal mogelijkheden, die echter allemaal hun beperkingen hebben. Ondertussen is er gewoon al handhavingsmateriaal beschikbaar in Europa, want dat wordt in andere landen al ingezet, maar door een lang homologatieproces is dat bij ons nog altijd niet mogelijk. Dat moet dan via de gewesten en via een hele regeling in orde worden gebracht. Zoals ik daarjuist al opmerkte, duurt dat bij ons blijkbaar anderhalf jaar en zijn we nog geen stap verder. Ik hoop dus echt dat u uw ambitie waarmaakt om de gewesten te responsabiliseren en samen afspraken te maken, om er zo voor te zorgen dat onze politiediensten op het terrein daadwerkelijk kunnen optreden.

Ik wil benadrukken dat het politieoptreden in eerste instantie als doel heeft om de gebruikers zelf te beschermen. We moeten hen beschermen tegen zichzelf, want uit de cijfers blijkt voldoende dat ze

zichzelf echt in gevaar brengen. Regels zijn dus nodig, maar handhaving ook.

Ik ben het tot slot ook helemaal eens met wat u in het begin zei. We moeten ervoor zorgen dat de toestellen die op de markt komen, gewoonweg niet meer kunnen worden aangepast. Daar hebt u absoluut een punt. Alleen rijden er vandaag duizenden rond die niet voldoen aan de normen. We moeten dus ook op het terrein kunnen handhaven.

Ik roep u echt op om, samen met de betrokken gewestministers, daar snel werk van te maken en om de nodige instrumenten aan onze politiezones te geven.

33.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid wil ik beginnen bij het begin: ik ben het eens met de maatregel. Als spoedartsen de laatste jaren aangeven dat er voortdurend heel veel zware ongevallen gebeuren met e-steps, dan is het goed dat daar iets aan gebeurt. Daar bestaat geen twijfel over. In Antwerpse ziekenhuizen belandden op een bepaald moment drie patiënten per dag op de spoed door een val met een elektrische step. Het is absoluut correct dat u daar stappen in zet.

Het tijdschema vind ik daarentegen veel te kort. De politie is nog niet klaar en er is nauwelijks communicatie geweest ten aanzien van de bevolking. Dit is toch echt een maatregel waarvan we vooral willen dat zoveel mogelijk mensen daadwerkelijk een helm gaan dragen. Ik zou daarom verwachten dat daar een communicatiecampagne aan gekoppeld is, dat de lokale besturen dat allemaal in hun gemeentebladen publiceren en dat we er niet van uitgaan dat de bevolking de persberichten leest die u daarover hebt laten verschijnen.

We moeten echt veel breder gaan, om ervoor te zorgen dat veel gebruikers van de e-step een helm gebruiken, niet zozeer omdat ze een boete riskeren, maar vooral voor hun eigen veiligheid.

Ik vind dat u een kans hebt gemist door vrijdag aan te kondigen dat de maatregel op maandag zou worden gepubliceerd en op dinsdag in voege zou treden. Dat is zeer kort dag. Daardoor kan men geen degelijke communicatie- en sensibiliseringscampagne kan voeren. Die campagne is cruciaal, want het gaat erom dat de gebruikers van de e-step de helm opzetten. Dat is het belangrijkste.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56019418C, 56019419C, 56019420C, 56019421C en 56019422C van mevrouw Tine Gielis worden uitgesteld. Ook vraag nr. 56019453C van mevrouw Dorien Cuylaerts wordt uitgesteld.

34 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De evaluatie na één jaar Train+" (56019494C)

34 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'évaluation de Train+ après une année d'existence" (56019494C)

34.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ondertussen is het een jaar geleden dat de NMBS een nieuw treinticketaanbod heeft ingevoerd, met de Train+-voordeelkaart als kern daarvan. We zijn een jaar verder. Het is misschien het moment om te bekijken hoe het systeem wordt geëvalueerd.

Wat is het effect op het gebruik? Passen reizigers hun reistijd aan en maken ze meer gebruik van de daluren? Is het systeem voldoende begrijpelijk voor de reiziger?

Is er al een evaluatie gebeurd? Wanneer is die gepland? Wie voert die evaluatie uit? Is er naast de NMBS nog iemand die de evaluatie doet, zoals de regulator voor het spoorwegvervoer of de minister zelf? Als er al evaluaties zijn gebeurd, ben ik uiteraard benieuwd naar de bevindingen.

Ik heb ook een aantal concrete vragen over het aantal Train+-kaarten dat ondertussen is verkocht en de impact daarvan op de tariefstructuur. Bij de invoering hebt u – of de NMBS, daar ben ik niet 100 % zeker van – ook gezegd dat de invoering van die Train+-kaarten geen netto-impact zou hebben op de tariefontvangsten van de NMBS. De inkomsten zouden dus niet stijgen of dalen. Voor de NMBS zou het een nuloperatie zijn, terwijl de reizigers zich moeten aanpassen en een ander product moeten

kopen. Is dat effectief het geval?

Ik denk ook dat de Train+-kaart nog altijd gemakkelijker te begrijpen moet worden. Ik ken mensen die heel vaak de trein gebruiken voor woon-werkverkeer, maar die toch in de war zijn wanneer ze voor een keer naar Oostende moeten. Is het dan interessant om die Train+-kaart te gebruiken of niet? Er is dus nog altijd enige verwarring.

Daar komt bij dat de app van de NMBS wat mij betreft nog altijd niet de juiste volgorde hanteert. Je moet bijvoorbeeld eerst aangeven dat je voor de Train+-kaart kiest en er al een hebt, en pas dan krijg je de prijs te zien. Ik denk dat het omgekeerd moet zijn. Je zou sowieso de prijs moeten kunnen zien, zodat je perfect kunt beoordelen of het interessant is om zo'n Train+-kaart te kopen.

Tot slot, worden er nog verdere campagnes gepland om de Train+-kaart verder te promoten en vooral ook uit te leggen?

34.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Aerts, de NMBS volgt voortdurend de evolutie van het reizigersaantal, de verkoop en het gebruik van haar tariefproducten op om de effecten van haar aanbod te evalueren. De resultaten van Train+ zijn goed. Meer dan 2,3 miljoen Train+-kaarten werden verkocht aan ruim 1,5 miljoen unieke klanten. Momenteel beschikken bijna 8.100 reizigers over een actieve kaart en in juli en augustus werd ongeveer 40 % van de reizen die met een ticket werden gemaakt met Train+ afgelegd. We zien ook een sterke stijging van de klanttevredenheid over de NMBS-tarieven, van 45 % eind 2024 naar 65 % vandaag. Voor gebruikers van Train+ ligt die tevredenheid nog hoger, op zo'n 70 %.

De cijfers van de zomer bevestigen ook deze positieve evolutie. In juli en augustus kozen 15 miljoen occasionele reizigers voor de trein. Dat is een stijging van 9,3 % ten opzichte van het voorgaande jaar. Meer dan 1,7 miljoen tickets werden verkocht voor bestemmingen aan of vertrekken vanuit stations aan de kust. Dat is een stijging van 8,5 %.

De NMBS bereikt ook een divers publiek met Train+. De actieve gebruikers zijn voor 38 % volwassenen, 23 % jongeren, 22 % senioren en 17 % rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming. Het toont aan dat deze groepen vlot hun weg vinden naar het nieuwe aanbod.

De NMBS beschikt over meer gedetailleerde interne gegevens met betrekking tot onder meer de verkoop, de verlengingen, de gebruiksprofielen, de verplaatsingen naargelang de periodes en de evolutie van de andere tariefproducten. Deze informatie, evenals de netto-impact op de inkomsten of de gegevens uitgesplitst per lijn, station of regio, wordt niet gepubliceerd. De globale reizigerscijfers zijn opgenomen in de jaarverslagen en worden opgevolgd in het kader van de prestatie- en beleidsdialogen met de Staat.

Wat de prijs betreft, biedt Train+ een korting van 40 % tijdens de daluren en in het weekend, evenals een maximumprijs per traject van 14 euro voor volwassenen en 5,50 euro voor jongeren, senioren en rechthebbenden op de verhoogde tegemoetkoming. De NMBS blijft de informatieverstrekking via haar verschillende verkoopkanalen verbeteren en past de presentatie van haar aanbod geleidelijk aan op basis van reizigersfeedback en analyse van het aankoopgedrag.

Ik ben het met u eens dat het aanbod vandaag niet altijd even eenvoudig te begrijpen is. Een aantrekkelijk tariefsysteem heeft immers weinig waarde als reizigers er hun weg niet in vinden. Daarom zet de NMBS bijkomend in op duidelijke communicatie en gebruiksvriendelijke informatie, zodat reizigers sneller kunnen nagaan welk vervoerbewijs het beste bij hun behoeften aansluit.

Nieuwe informatie- en promotiecampagnes zijn gepland om de Train+-kaart verder bekend te maken. Tijdens de Week van de Mobiliteit konden reizigers deze kaart bovendien tijdelijk aan halve prijs aankopen.

De indicatoren van de voorbije maanden zijn dus positief. Het doel is nu om deze positieve dynamiek op lange termijn te verankeren door het behouden van een aantrekkelijk tarievenaanbod, de verdere uitbreiding van het treinaanbod en volgehouden inspanningen om de stiptheid op een hoog niveau te houden.

Ten slotte, de verdere integratie van vervoerbewijzen en tarieven tussen de verschillende vervoersnetten vergt een nauwe samenwerking tussen de bevoegde overheid en de operator. Ik ben een uitgesproken voorstander van tarief- en ticketintegratie en u weet dat. Voor de reiziger moet het openbaar vervoer eenvoudig, transparant en toegankelijk zijn. Het bestaan van verschillende vervoermaatschappijen mag niet leiden tot een versnipperde gebruikerservaring of bijkomende drempels voor wie het openbaar vervoer kiest.

Ik heb dit onderwerp al aangekaart tijdens de vorige IMC. Het zal opnieuw worden besproken op de IMC van oktober, zodat de verdere opvolging en de vooruitgang verzekerd blijven.

34.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ga de schriftelijke weerslag nog eens bekijken met betrekking tot alle cijfers en data. Het waren er heel wat, waarvoor dank. Ik heb ook de indruk dat het in de goede richting evolueert.

Ik ben er zelf ook van overtuigd dat er al stappen gezet zijn om het Train+-kaartaanbod duidelijker te maken, maar meen dat er nog steeds wel stappen te zetten zijn. Ik ben blij dat u die mening deelt en dat u daarop zult blijven hameren. Ik denk dat dit van belang is.

Ik heb ook zelf de promotie gezien tijdens de Week van de Mobiliteit om die kaart aan halve prijs te kopen. Ik heb dat zelf ook op mijn socials versterkt, omdat ik denk dat veel treinreizigers het eens moeten proberen. Het is echt een goed idee om dat af en toe opnieuw te herhalen, zodat reizigers het eens proberen, het voordeel van die Train+-kaart inzien en ze ook vaker gebruiken. Ik kan me zelfs inbeelden dat eens men zo'n Train+-kaart heeft, men nadien ook geneigd is om deze meer te gebruiken. Als het gaat om meer openbaar vervoer en meer treingebruikers, zult u steeds een bondgenoot in mij vinden.

Dan kom ik aan het geïntegreerd ticket. Mijnheer de minister, ik ben in 2006 begonnen in de mobiliteitssector en de allereerste toelichting die ik kreeg als nieuwbakken mobiliteitsspecialist, ging over het geïntegreerd ticket. Het zat er bijna aan te komen, het was voor het jaar nadien. We zijn 20 jaar later, ik hoop dat het er nu toch stilaan echt zal komen. Het zou een grote stap in de goede richting zijn als men met één ticket niet alleen de bus, de trein en de metro kan gebruiken, maar zelfs de Blue-bike. Dan zouden we een grote stap in de richting van een betere wereld zetten, toch alleszins wat het openbaar vervoer betreft. Ik wens u veel succes. Want ik heb dit de voorbije 20 jaar zien evolueren van het is er bijna naar misschien zal het er ooit eens komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56019530C van mevrouw Sarah Schlitz wordt uitgesteld.

35 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (56019532C)

35 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (56019532C)

35.01 Frank Troosters (VB): *De mogelijke reactivering van het personenvervoer tussen Hamont en Weert sleept inmiddels al vele jaren aan. De verbinding zou Belgisch Limburg opnieuw rechtstreeks met het Nederlandse spoorweginet verbinden en kan onder meer een aansluiting richting Weert en Eindhoven mogelijk maken. Deze spoorverbinding is belangrijk in een ruimere internationale context waarin het internationaal spoorvervoer zich steeds meer ontwikkelt. Tijdens een bezoek van de minister in Limburg in juni jl. werd het groot sociaal en economisch belang van deze verbinding nog benadrukt.*

Kan de minister de huidige stand van zaken duiden met betrekking tot dit dossier?

Welke stappen zijn sinds zijn bezoek aan Limburg nog genomen? Welke contacten hierover hebben nog plaatsgevonden? Met welk resultaat? Welke verdere stappen of initiatieven zullen vervolgens genomen worden?

35.02 Minister Jean-Luc Crucke: Aan Belgische kant lopen bij Infrabel de voorbereidingen voor de

aanleg van een tweede spoor zoals gepland. Het grootste deel van het werk moet echter zoals u weet aan Nederlandse zijde gebeuren. Gezien het belang van deze verbinding vertrouw ik erop dat die niet ten prooi zal vallen aan de besparingen en herprioritiseringen van de regering-Jetten.

Twee weken geleden is er, ter voorbereiding van een bilaterale intentieverklaring met betrekking tot de verbetering van het grensoverschrijdend reizigersvervoer en de ontwikkeling van het goederenvervoer, een meeting geweest van experts en ambtenaren uit beide landen, waarbij Hamont-Weert een van de agendapunten was. Daar werd beslist de volgende stappen verder te onderzoeken, rekening houdend met het strategische belang, onder andere voor de bereikbaarheid van Eindhoven, wat u zelf al aanhaalde. De bedoeling is die verklaring eind dit jaar te ondertekenen.

35.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw antwoord.

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

36 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht" (56019533C)

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De spoorverbinding Hasselt-Maastricht" (56019545C)

36 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (56019533C)

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La liaison ferroviaire Hasselt-Maastricht" (56019545C)

36.01 Frank Troosters (VB): Een rechtstreeks spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht zou een belangrijke, nu ontbrekende, schakel zijn in een ruimere context binnen de Euregio Maas-Rijn. De heropening van deze spoorverbinding is een absolute noodzaak voor de connectie tussen Limburg/Vlaanderen met de regio Sittard, Roermond en Eindhoven enerzijds, en de regio Heerlen, Aken en Keulen anderzijds.

In juni jongstleden bracht de minister een bezoek aan de provincie Limburg waarbij de afspraak werd gemaakt dat spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel een nieuwe kostenraming zou opstellen voor heropening van het stuk tussen Beverst en Maastricht. Intussen gaf de Nederlandse ambtsgenoot van de minister te kennen het heropenen van de spoorlijn Hasselt-Maastricht niet realistisch te vinden.

Kan de minister duiden welke stappen sinds zijn bezoek aan Limburg nog zijn genomen in dit dossier? Hebben er nog contacten met onze Nederlandse partners plaatsgevonden? Zo ja: welke en kan de minister deze toelichten?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de studie die door Infrabel wordt uitgevoerd? Tegen wanneer mag het resultaat verwacht worden en zullen deze resultaten integraal gedeeld worden met de leden van deze commissie?

Hoe schat de minister de verdere toekomst van dit project in? Welke volgende stappen dienen er volgens hem genomen te worden?

36.02 Minister Jean-Luc Crucke: Lijn 20 blijft op mijn radar staan. Infrabel zal de gevraagde studie in de loop van oktober opleveren. De kosten zijn uiteraard afhankelijk van de te maken keuzes, onder meer of het om één of twee sporen gaat. Het vervolg zal mede worden bepaald door de conclusies van de studie. Intussen werd tijdens het Belgisch-Nederlandse overleg van ambtenaren en experts van drie weken geleden afgesproken dat de mogelijkheden tot heropening verder zullen worden onderzocht.

Dit jaar nog zal ik een bilateraal contact met de Nederlandse staatssecretaris hebben. Een aantal dossiers, waaronder Lijn 20 en de lijn Hamont-Weert, zullen dan worden besproken. Mevrouw Bertram heeft alvast beloofd geen definitieve beslissing over de sloop van de Maasbrug te nemen zonder een grondige mobiliteitsanalyse. Ik blijf dus op dezelfde knoppen duwen.

36.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik moet u niet meer overtuigen van het belang van die verbinding. We hebben het daar eerder al over gehad. We hameren er al jaren op hoe belangrijk die is. Het dossier wordt dus verder opgevolgd.

Dank voor uw antwoord.

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

37 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke samenwerking tussen het Spaanse CAF en Alstom Brugge" (56019534C)

37 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'éventuelle collaboration entre la société espagnole CAF et Alstom Bruges" (56019534C)

37.01 Frank Troosters (VB): De NMBS heeft de Spaanse treinbouwer CAF aangewezen als voorkeuronderhandelingspartner voor de bouw van nieuwe AM30-treinen. CAF gaf daarbij aan om daarvoor eventueel te willen samenwerken met Alstom in Brugge, een lokale treinbouwer waar de job van heel wat werknemers onder druk staat. Na de goedkeuring van een sociaal plan moesten daar al 117 jobs verdwijnen.

Tijdens een eerder bevraging over de voortgang van de gesprekken over een eventuele samenwerking tussen CAF en Alstom in februari gaf U aan dat CAF op 'korte termijn' gesprekken zou aanknopen met Alstom en kondigde U aan nog in februari met de CEO's van Alstom Brugge en Charleroi te zullen samenzitten.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot een mogelijke samenwerking tussen het Spaanse CAF en Alstom? Hebben beide treinbouwers samengezeten over een mogelijke samenwerking? Werd hierover een akkoord bereikt? Zo ja: wat is de inhoud van dit akkoord? Heeft dit tot subcontracten of de ontplooiing van assemblage-activiteiten in ons land geleid? Wat zal dit desgevallend betekenen voor de lokale tewerkstelling?

Welke contacten heeft U intussen gehad met Alstom? Hebben er gesprekken plaatsgevonden en welk waren desgevallend de inhoud, de conclusies en de afspraken die voortvloeiden uit deze contacten? Welke verder stappen of opvolging zijn volgens de minister nodig in dit dossier en welke rol zal hijzelf daarin namens de regering spelen?

37.02 Minister Jean-Luc Crucke: Zoals ik al eerder heb gezegd, heb ik zelf een onderhoud gehad met de CEO van CAF, in aanwezigheid van de CEO van de NMBS. Tijdens dit overleg hebben we uitgebreid stilgestaan bij een aantal essentiële aandachtspunten. Ik heb samen met de NMBS het belang van een tijdige en kwaliteitsvolle levering van de bestelling benadrukt, die cruciaal is voor de uitvoering van het openbaredienstcontract. Ik heb gewezen op het belang van lokale tewerkstelling, zowel via subcontracting als via het zelf ontplooiën van assemblageactiviteiten in onze landen.

CAF heeft bevestigd dat het zich in die logica kan en wil inschrijven, op voorwaarde dat dit geen afbreuk doet aan de contractueel vastgelegde verplichtingen inzake tijdige en kwaliteitsvolle levering en uiteraard binnen normale economische voorwaarden. In dat kader heeft CAF aangegeven een gesprek met het management van Alstom te zullen voeren. Als de bereidheid en capaciteit bij Alstom kan worden bevestigd en de economische kostprijs marktconform wordt benaderd, kan dit een belangrijke piste zijn. De gesprekken tussen CAF en Alstom zijn dus lopende.

Deze week zal ik een bezoek brengen aan de CAF-vestigingen in Spanje. Bij die gelegenheid zal ik opnieuw duidelijk het belang van lokale tewerkstelling onderstrepen.

37.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik hoop dat u een goede reis naar Spanje heeft, met veel zon, maar ik hoop vooral dat u met een tas vol goede samenwerkingsakkoorden terugkomt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56019542C, 56019589C en 56019619C van mevrouw Sarah Schlitz worden uitgesteld.

38 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De levering van de M7-treinstellen" (56019620C)**

38 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La livraison des rames M7" (56019620C)**

38.01 **Frank Troosters (VB):** *Verwijzend naar het antwoord dat ik ontving op mijn schriftelijke vraag nr. 168 van 24 maart 2025 informeer ik naar de stand van zaken met betrekking tot de aanlevering van de nieuwe M7-treinstellen. De gefaseerde aanlevering zou tegen einde 2026 voltooid zijn.*

Wat is de huidige stand van zaken? Hoeveel van de bestelde M7-treinen (treinstellen en locomotieven) zijn er tot op heden geleverd? Hoeveel dienen er nog geleverd te worden? Zal de volledige aanlevering voltooid zijn tegen het einde van 2026? Zo niet welk zullen de gevolgen hiervan zijn voor de uitvoering van het nieuwe vervoersplan 2026-2029?

Hoeveel boetes ontving de NMBS ingevolge contractuele bepalingen bij laattijdige aanlevering van de bestelde M7-treinstellen tot op heden?

38.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, op maandag 5 oktober 2026 waren er 728 M7-rijtuigen geleverd van de in totaal 751 bestelde rijtuigen. Er dienen dus nog 23 rijtuigen te worden geleverd. De kans is zeer groot dat alle 751 bestelde M7-rijtuigen eind december 2026 geleverd zullen zijn. De leveringen verlopen aan een tempo van drie à vier rijtuigen per twee weken. Geruststellend is dat er geen impact zal zijn op het nieuwe vervoersplan 2026-2029.

De contractueel voorziene boetes worden ten laste van Alstom en ten gunste van de NMBS toegepast wegens laattijdige leveringen en het niet naleven van bepaalde contractuele vereisten inzake de beschikbaarheid en inzetbaarheid van de M7-voertuigen. Alstom compenseert de NMBS tot nu toe voor laattijdige leveringen ten belope van 108 miljoen euro.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

39 **Question de Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les correspondances en gare de Libramont" (56019611C)**

39 **Vraag van Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aansluitingen in het station Libramont" (56019611C)**

39.01 **Carmen Ramlot (Les Engagés):** Monsieur le ministre, en décembre 2025, je vous interrogeais sur la rupture des correspondances en gare de Libramont pour les voyageurs en provenance de la ligne 165 (Virton-Florenville-Libramont) à destination de Namur et Bruxelles. À l'époque, vous indiquiez que cette situation résultait indirectement des travaux menés sur la ligne 162 et qu'elle devait être considérée comme temporaire. Vous aviez également demandé à la SNCB et à Infrabel d'identifier une solution afin d'éviter qu'une attente d'environ une heure à la gare de Libramont ne rende l'usage du train dissuasif pour les navetteurs".

Or, plusieurs mois plus tard, la situation ne semble pas avoir évolué. Les voyageurs au départ de Virton continuent, dans de nombreux cas, à devoir soit attendre près d'une heure à Libramont pour rejoindre Namur ou Bruxelles, soit poursuivre jusqu'à Arlon avant de revenir vers le nord, avec pour conséquence un allongement important du temps de trajet pouvant atteindre environ quatre heures entre Bruxelles et Virton voire davantage les week-ends et en période de vacances. Cette situation suscite une incompréhension croissante chez les navetteurs et interroge sur l'attractivité du rail dans une province déjà confrontée à des enjeux de desserte et d'accessibilité.

Monsieur le ministre, qu'en est-il de la situation aujourd'hui? Une date de retour à une correspondance efficace à Libramont a-t-elle été communiquée par la SNCB et Infrabel? Des mesures alternatives ont-elles été envisagées afin de réduire le temps de parcours entre Virton et Bruxelles pendant cette période?

39.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Ramlot, comme expliqué fin 2025, la modification horaire des IC Bruxelles-Namur-Luxembourg est consécutive à l'évolution des travaux d'infrastructure entre Namur et Arlon. Depuis 2026, la nouvelle phase des travaux induit des services à voie unique entre Haversin et Marloie, ainsi qu'entre Jemelle et Grupont. Ces deux services à voie unique, impliquant que deux trains circulant dans les directions opposées ne peuvent se croiser, sont à l'origine de la modification des horaires à Libramont. Tant que les deux services à voie unique ne seront pas levés, il ne sera pas possible d'organiser à nouveau des correspondances à Libramont entre le train IC Bruxelles-Namur-Luxembourg et le train Libramont-Virton-Arlon.

Selon les dernières informations communiquées par Infrabel, la phase actuelle du chantier devrait se terminer en juin 2029. Après cette date, la SNCB pourra réévaluer la possibilité d'adopter les horaires pour restaurer une correspondance à Libramont entre les trains en question.

Pour les voyageurs de Virton, il est possible d'emprunter toutes les heures les bus 33 du TEC entre Virton et la gare de Marbehan, avec un titre transport du TEC qui prévoit des correspondances à Marbehan en un peu plus de dix minutes avec les IC Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Pour les étudiants kotteurs du dimanche soir, depuis janvier 2026, la SNCB a modifié les horaires du train L5989 du dimanche soir qui démarre de Virton à 18 h 17. Cette adaptation vise à arriver à Libramont à 18 h 57 et à proposer une correspondance en sept minutes sur le train IC vers Namur (arrivée à 20 h 13), Ottignies (arrivée à 20 h 42) et Bruxelles (arrivée 21 h 02). Ce train est idéal pour les étudiants qui regagnent leur kot le dimanche soir.

À certaines heures de la journée, les correspondances sont plus courtes, notamment pour le départ de Virton à 6 h 52, qui propose une correspondance en sept minutes à Bertrix avec le train L vers Dinant et Namur. Avec le départ de Virton à 7 h 22, il y a une correspondance à Libramont en 28 minutes sur le train IC vers Namur et Bruxelles.

De plus, à partir de décembre 2026, la SNCB va instaurer un nouveau train P qui desservira Bruxelles-Midi à 15 h 07, Bruxelles-Luxembourg à 15 h 35, Ottignies à 15 h 53 et Namur à 16 h 21 et qui arrivera à Libramont à 17 h 29. Il remettra une correspondance en 27 minutes sur le train L vers Bertrix et Virton. Ce nouveau train sera idéal pour les étudiants venant notamment de Namur, qui gagneront 20 minutes de trajet retour par rapport à la situation actuelle.

39.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre.

N'ayez pas peur, je ne vous chanterai pas à nouveau le "blues des ruraux", avec, en point d'orgue, le "lamento du Luxembourg" que vous avez pu apprécier le 9 décembre dernier lors de ma première interpellation à ce sujet!

Non, ce ne serait plus d'actualité! Bien au contraire, oserais-je dire, puisque, depuis vos réponses d'alors, dix mois se sont écoulés et rien n'a changé, ou pas grand-chose en tout cas, pour la plupart des personnes qui prennent le train aux heures de pointe. Et aucune amélioration ne se profile à l'horizon.

Monsieur le ministre, je vais vous relater les faits tels qu'on me les rapporte toute la journée. Je vous assure que, dans les faits, la situation est pire qu'avant. Je ne veux pas être dramatique. Je ne veux pas non plus créer une atmosphère wagnérienne de fin du monde, loin de là! Et je ne veux pas non plus en remettre une couche!

Je change de registre et je m'adresse cette fois au polyglottes du pays des Collines, ce pays des Collines wallon né en terre flamande si voisine. Je vous dirai, dans le meilleur flamand que l'on puisse espérer d'une Gaumaise imprégné de France: "*Trop is te vee!*", monsieur le ministre! "*Ja, trop is te vee!*" Trop, c'est trop!

On a suffisamment abusé de la crédulité et de la naïveté des ruraux. Il faut être vraiment naïf pour croire que nous accordons encore le moindre crédit aux sornettes que l'on nous sert comme justification. Je ne parle pas de vous. Je parle principalement de la SNCB et d'Infrabel. En effet, nous assistons là à un véritable blocus ferroviaire. Les habitants du pays gaumais le subissent depuis plus de dix mois maintenant. Comme je le disais, il est imposé, par la SNCB avec la complicité d'Infrabel. L'argument de l'impossibilité liée aux travaux (...)

Le **président**: Madame Ramlot, veuillez terminer.

39.04 Carmen Ramlot (Les Engagés): Je termine, monsieur le président.

Le **président**: Votre temps de parole est déjà écoulé.

39.05 Carmen Ramlot (Les Engagés): Je m'en doute, mais c'est très important pour la province de Luxembourg.

Le **président**: Tout ce que l'on dit ici est très important!

39.06 Carmen Ramlot (Les Engagés): Encore une minute et j'ai terminé! L'argument de l'impossibilité liée aux travaux de la ligne 161 ne tient pas ou ne tient plus. Monsieur le ministre, plusieurs usagers venant de Virton se voient refuser l'embarquement à Libramont dans un train qui est à quai, portes fermées, en partance pour Bruxelles. Ils m'ont fait part de l'explication qui leur a été donnée par le contrôleur de service: "Nous avons instruction de ne pas assurer la correspondance." Et je les crois, car enfin qui pourrait inventer une chose pareille?

Le **président**: Madame Ramlot, il vous faut conclure, car votre temps de parole est déjà écoulé et nous devons clôturer la réunion. Concluez, s'il-vous-plaît!

39.07 Carmen Ramlot (Les Engagés): Pourtant, je résume mes propos!

"*Trop is te veel*", monsieur le ministre. Et j'ajouterai, dans le même effort de multilinguisme destiné à faire comprendre à nos amis flamands, si majoritaires à la SNCB, mon regret des mensonges et des semi-vérités qu'on nous sert: "*Dat kan zo niet blijven duren*", que certains de nos amis bruxellois issus de la mixité linguistique traduisent par la savoureuse expression qui sent le stoemp, la carbonnade flamande et le waterzooi mouillé à la gueuze: "Ça ne peut pas rester continuer durer."

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56018285C en 56018303C van mevrouw Aurore Tourneur, 56018475C van Hugues Bayet, 56019329C van Patrick Prévot, 56019385C van mevrouw Leentje Grillaert en 56019568C van mevrouw Irina De Knop worden als ingetrokken beschouwd. De leden die nog vragen op de agenda hebben, kunnen die schriftelijk laten behandelen als ze dat aan het commissiesecretariaat laten weten.

Ik bedank de minister en zijn medewerkers, de Kamerdiensten, het commissiesecretariaat en de tolken.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.01 uur.

La réunion publique de commission est levée à 14 h 01.

De schriftelijk behandelde mondelinge vragen worden later aan het verslag toegevoegd.

Les questions orales traitées par écrit seront rajoutées au compte rendu ultérieurement.