

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 mei 2026

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de onmiddellijke uitrol  
van een discreet meldingssysteem  
voor reizigers op het Belgische spoorwegnet**

(ingediend door de heer Oskar Seuntjens c.s.)

---

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

4 mai 2026

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**relative au déploiement immédiat  
d'un système de signalement discret pour  
les voyageurs sur le réseau ferroviaire belge**

(déposée par M. Oskar Seuntjens et consorts)

---

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De veiligheid van de reiziger is noodzakelijk voor een goed functionerend en aantrekkelijk openbaar vervoer, maar vandaag moeten we vaststellen dat zowel de objectieve criminaliteitscijfers als het subjectieve onveiligheidsgevoel op onze treinen een kritiek punt hebben bereikt. Voor veel burgers, en in het bijzonder voor vrouwen en kwetsbare groepen die 's avonds laat reizen, is de drempel om de trein te nemen onaanvaardbaar hoog geworden door de aanhoudende dreiging van agressie, intimidatie en seksueel grensoverschrijdend gedrag. De slachtoffers van dergelijke incidenten bevinden zich vaak in een uiterst precare positie waarin een hoorbare telefonische oproep naar het huidige noodnummer 0800/30.230 geen optie is. Het risico dat een dader de melding opmerkt en de situatie direct laat escaleren, is reëel en weerhoudt velen ervan om hulp in te roepen op het moment dat zij die het hardst nodig hebben.

Het uitblijven van een discreet meldingssysteem via een tekstbericht op sms of WhatsApp of een geïntegreerde functie in de NMBS-app is dan ook onbegrijpelijk vanuit het oogpunt van de reizigersbescherming. In onze buurlanden, zoals Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, is al jarenlang aangetoond dat dergelijke systemen de meldingsbereidheid drastisch verhogen en de pakkans van de daders vergroten door een snelle en onopvallende alarmering. Hoewel de politieke belofte voor een Belgisch equivalent reeds in februari 2022 formeel werd gedaan in de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen, met de uitdrukkelijke verwachting dat het systeem binnen het jaar operationeel zou zijn, is die belofte vier jaar later nog steeds niet ingelost. Het artikel van VRT NWS uit september 2025 legde de vinger al op de zere wond: terwijl reizigers vragen om bescherming, blijft de overheid steken in goede voornemens. Dat is onbegrijpelijk voor alle slachtoffers.

De huidige minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, Jean-Luc Crucke, heeft in recente commissiezittingen herhaaldelijk gepoogd de vertraging te rechtvaardigen door te wijzen op de technische complexiteit van de IT-integratie en de versleuteling van data tussen de melder en de dispatching van Securail. In een tijdperk waarin digitalisering de norm is, kan dit beroep op verouderde software en technische hindernissen echter niet langer als legitiem excuus dienen. Het wijst eerder op een gebrek aan prioriteitstelling binnen

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité des voyageurs est essentielle au bon fonctionnement et à l'attractivité des transports en commun, mais force est actuellement de constater que tant les chiffres objectifs de la criminalité que le sentiment d'insécurité subjectif dans nos trains ont atteint un seuil critique. De nombreux citoyens, et en particulier les femmes et les groupes vulnérables qui voyagent tard dans la soirée, éprouvent une grande appréhension à prendre le train en raison de la menace persistante d'agressions, d'intimidations et de comportements sexuels inappropriés, ce qui est inacceptable. Les victimes d'incidents de ce type se trouvent souvent dans une situation extrêmement délicate qui ne leur permet pas de passer un appel téléphonique audible au numéro d'urgence actuel 0800/30.230. Le risque que l'auteur de ce comportement s'aperçoive de ce signalement et que la situation s'envenime est réel et empêche de nombreuses victimes de demander de l'aide au moment le plus critique.

L'absence d'un système de signalement discret par SMS ou WhatsApp, ou d'une fonctionnalité intégrée dans l'application SNCB, est donc incompréhensible au regard de la protection des voyageurs. Les pays voisins, comme la France et le Royaume-Uni, ont démontré depuis des années que ces systèmes augmentent considérablement la propension à signaler les incidents et améliorent les chances d'appréhender les auteurs grâce à une alerte rapide et discrète. Bien que les responsables politiques se soient formellement engagés, en février 2022, en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales, à déployer un système équivalent en Belgique, ajoutant explicitement que ce système serait opérationnel dans l'année, cette promesse n'a toujours pas été tenue quatre ans plus tard. L'article de la chaîne VRT NWS de septembre 2025 précisait déjà où le bât blessait: alors que les voyageurs demandent une protection, les pouvoirs publics en restent au stade des bonnes intentions. C'est incompréhensible pour toutes les victimes.

Lors de récentes réunions de commission, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, s'est efforcé à plusieurs reprises de justifier ce retard en invoquant la complexité technique de l'intégration informatique et du chiffrement des données entre l'auteur du signalement et le centre de dispatching de Securail. À une époque qui érige la numérisation en norme, cet argument fondé sur des logiciels obsolètes et des obstacles techniques ne peut toutefois plus servir d'excuse légitime. Le retard témoigne plutôt

de NMBS-top en een gebrekkige aansturing vanuit de voorgedijverheid. Technische uitdagingen zijn er om opgelost te worden, zeker wanneer het welzijn en de fysieke en psychologische integriteit van duizenden reizigers dagelijks op het spel staan.

Omdat de NMBS als autonoom overheidsbedrijf opereert, beschikt de regering niet over de mogelijkheid om via een simpel ministerieel besluit in te grijpen in de dagelijkse operaties. Daarom is de komende *mid-term review* van de Beheersovereenkomst 2023-2032 het cruciale politieke instrument om alsnog resultaat te boeken. Door de invoering van het discrete meldingssysteem als een onvoorwaardelijke resultaatsverbintenis in de overeenkomst te verankeren, wordt de NMBS juridisch en financieel gedwongen om haar aandacht prioritair naar dit dossier te verschuiven. De NMBS kan de onveilige situatie niet langer gedogen. Dit voorstel van resolutie eist daarom een heldere koers met dwingende afspraken en geeft alle burgers eindelijk een veilig spoor.

Oskar Seuntjens (Vooruit)  
Brent Meuleman (Vooruit)  
Annick Lambrecht (Vooruit)  
Niels Tas (Vooruit)

d'un manque de hiérarchisation des priorités de la part des dirigeants de la SNCB et d'un pilotage défaillant de la part de l'autorité de tutelle. Or, il y a lieu de relever les défis techniques qui se posent, surtout lorsque le bien-être et l'intégrité physique et psychologique de milliers de voyageurs sont compromis chaque jour.

Compte tenu du statut d'entreprise publique autonome de la SNCB, le gouvernement n'est pas en mesure d'intervenir dans les opérations quotidiennes par simple arrêté ministériel. C'est pourquoi la prochaine évaluation intermédiaire à mi-parcours (*mid-term review*) du contrat de gestion 2023-2032 constitue un instrument politique essentiel qui permettra de réaliser enfin des avancées. Inscrire dans le contrat de gestion la mise en place du système de signalement discret comme un engagement inconditionnel de résultat aura pour effet de contraindre la SNCB, tant sur le plan juridique que financier, d'ériger ce dossier en priorité. La SNCB ne peut plus tolérer cette situation dangereuse. La présente proposition de résolution exige donc de fixer un cap clair, assorti d'engagements contraignants, et offre enfin à tous les citoyens la perspective d'un réseau ferroviaire sûr.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de algemene opdracht van de NMBS om te zorgen voor een veilig en kwaliteitsvol vervoer van reizigers;

B. gelet op het koninklijk besluit van 20 december 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheercontract van Infrabel en NMBS gelden, waarin de veiligheid van de reizigers als absolute prioriteit wordt vooropgesteld;

C. overwegende dat de subjectieve en objectieve onveiligheid op de Belgische treinen en in de stations een grote drempel vormen voor het gebruik van het openbaar vervoer;

D. overwegende dat het huidige alarmsysteem (het noodnummer 0800/30.230) uitsluitend is gebaseerd op telefonische oproepen, wat in situaties van agressie, intimidatie of (seksuele) intimidatie vaak onmogelijk of zelfs gevaarlijk is voor het slachtoffer omdat het de aandacht trekt van de dader;

E. gelet op de extreem lage meldingsbereidheid bij de slachtoffers van (seksuele) intimidatie op de trein uit vrees voor escalatie, terwijl een discreet meldingssysteem dit *dark number* significant zou kunnen verkleinen;

F. overwegende dat door de toenmalige minister van Mobiliteit Georges Gilkinet reeds op 8 februari 2022 een “princiële beslissing” werd aangekondigd om een discreetmeldingssysteem (via sms of whatsapp) in te voeren, dewelke uiterlijk in 2023 operationeel zou zijn;

G. overwegende dat de huidige minister van Mobiliteit Jean-Luc Crucke als antwoord op parlementaire vragen van diverse fracties in de Commissie Mobiliteit herhaaldelijk heeft gewezen op de technische hindernissen en de complexiteit van de end-to-endversleuteling en de integratie van de digitale meldingsplatformen met de bestaande legacysystemen van Securail, die de uitrol van een discreet meldingssysteem op de lange baan schuiven en onzeker maken;

H. overwegende dat deze organisatorische inertie in schril contrast staat met de realiteit in onze buurlanden, waar gelijkaardige systemen succesvol geïmplementeerd en al jarenlang operationeel zijn;

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que la mission générale de la SNCB consiste à offrir aux voyageurs un transport sûr et de qualité;

B. vu l'arrêté royal du 20 décembre 2022 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB, qui érige la sécurité des voyageurs en priorité absolue;

C. considérant que le sentiment d'insécurité, subjectif comme objectif, qui règne dans les trains et les gares belges constitue un obstacle majeur à l'utilisation des transports en commun;

D. considérant que le système d'alerte actuel (le numéro d'urgence 0800/30.230) permet exclusivement de passer des appels téléphoniques, ce qui, dans des situations d'agression, d'intimidation ou de harcèlement sexuel, est souvent impossible, voire dangereux pour la victime, car ce mode de communication attire l'attention de l'auteur;

E. considérant que les victimes de harcèlement (sexuel) dans les trains sont très peu enclines à signaler les faits par crainte d'envenimer la situation, alors qu'un système de signalement discret pourrait réduire considérablement ce taux de non-signalement (*dark number*);

F. considérant que Georges Gilkinet, ministre de la Mobilité de l'époque, avait déjà annoncé le 8 février 2022 une “décision de principe” visant à mettre en place un système de signalement discret (par SMS ou WhatsApp), qui devait être opérationnel au plus tard en 2023;

G. considérant que Jean-Luc Crucke, actuel ministre de la Mobilité, a souligné à plusieurs reprises, en réponse à des questions parlementaires posées par plusieurs groupes en commission de la Mobilité, les obstacles techniques et la complexité du chiffrement de bout en bout et de l'intégration des plateformes de signalement numériques avec les actuels systèmes obsolètes de Securail, qui reportent sine die et compromettent la mise en place d'un système de signalement discret;

H. considérant que cette inertie organisationnelle contraste fortement avec la réalité dans les pays voisins, qui ont déployé avec succès des systèmes similaires, opérationnels depuis des années;

I. gelet op het systeem in het Verenigd Koninkrijk (British Transport Police), waar reizigers al jaren discreet melding kunnen maken via het nummer 61.016, wat aantoonbaar heeft geleid tot een hogere aangiftebereidheid en snellere interventies;

J. gelet op het systeem in Frankrijk (SNCF) waar het nummer 3117 (via sms of app) succesvol wordt ingezet;

K. overwegende dat alle argumenten voor vertraging na meer dan vier jaar wachten niet langer proportioneel zijn aan het onveiligheidsgevoel dat de reizigers ervaren en dat het uitblijven van dit systeem simpelweg onbegrijpelijk is voor de slachtoffers van ongewenste intimiteiten op de trein;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. onverwijld over te gaan tot het via alle mogelijkheden bewegen van de NMBS tot de onmiddellijke uitrol van een discreet meldingssysteem voor alle reizigers op het volledige Belgische spoorwegnet ten laatste in 2027;

2. de komende *mid-term review* van de Beheersovereenkomst 2023-2032 van de NMBS aan te grijpen om de invoering van het discrete meldingssysteem in de overeenkomst te verankeren;

3. de (sociale) veiligheid van reizigers op de stations en in de treinen tot een volwaardige doelstelling te maken voor de NMBS en dit als prestatie-indicator op te nemen in een bijgestuurde beheersovereenkomst, in de komende prestatiedialogen en in de toekomst.

17 april 2026

Oskar Seuntjens (Vooruit)  
Brent Meuleman (Vooruit)  
Annick Lambrecht (Vooruit)  
Niels Tas (Vooruit)

I. vu le système utilisé au Royaume-Uni (British Transport Police), qui permet depuis des années aux voyageurs d'effectuer des signalements discrets au numéro 61.016, ce qui les a clairement encouragés à signaler les incidents et a abouti à des interventions plus rapides;

J. vu le système utilisé en France (SNCF), où le déploiement du numéro 3117 (par SMS ou dans une application) a été couronné de succès;

K. considérant qu'après plus de quatre ans d'attente, tous les arguments invoqués pour justifier ce retard ne sont plus pertinents au regard du sentiment d'insécurité des voyageurs, et que l'absence de ce système est tout simplement incompréhensible pour les victimes;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de mettre tout en œuvre, sans délai, afin que la SNCB procède immédiatement au déploiement d'un système de signalement discret pour l'ensemble des voyageurs sur tout le réseau ferroviaire belge, au plus tard en 2027;

2. de profiter de la prochaine évaluation intermédiaire à mi-parcours du contrat de gestion 2023-2032 de la SNCB pour inscrire le déploiement du système de signalement discret dans ce contrat de gestion;

3. de reconnaître la sécurité (sociale) des voyageurs dans les gares et dans les trains en tant qu'objectif prioritaire pour la SNCB et de l'intégrer comme indicateur de performance dans un contrat de gestion révisé, dans les prochains dialogues de performance et à l'avenir.

17 avril 2026