

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

12-03-2025

Namiddag

Mercredi

12-03-2025

Après-midi

N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>
MR	<i>Mouvement Réformateur</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
PVDA-PTB	<i>Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique</i>
Les Engagés	<i>Les Engagés</i>
Vooruit	<i>Vooruit</i>
cd&v	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
DéFI	<i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
INDEP-ONAFH	<i>Indépendant – Onafhankelijk</i>

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

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/549 81 60</i>
<i>www.dekamer.be</i>	<i>www.lachambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@dekamer.be</i>	<i>e-mail : publications@lachambre.be</i>

INHOUD

Actualiteitsdebat over het tariefplan bij de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van het nieuwe tariefplan bij de NMBS" (56002294C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande tariefwijziging voor senioren en jongeren bij de NMBS" (56002296C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tariefsysteem" (56002471C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenoverzicht" (56002684C)	1
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven voor de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003147C)	1
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56002697C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56002711C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarievenstructuur van de NMBS" (56003257C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het advies van de CRB inzake de tariefaanpassingen bij de NMBS" (56003259C)	1
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het tarievenbeleid van de NMBS voor meereizende huisdieren" (56003269C)	2
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56003351C)	2
- Xavier Dubois aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS" (56003398C)	2
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56003449C)	2
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003451C)	2
<i>Sprekers: Frank Troosters, Staf Aerts, Dorien Cuylaerts, Sophie Thémont, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	
Actualiteitsdebat over de aankoop van MR30's en toegevoegde vragen van	5
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,	5

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le plan tarifaire à la SNCB et questions jointes de	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'introduction du nouveau plan tarifaire à la SNCB" (56002294C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les modifications de tarif prévues par la SNCB pour les seniors et les jeunes" (56002296C)	1
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002471C)	1
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002684C)	1
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003147C)	1
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002697C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002711C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle structure tarifaire de la SNCB" (56003257C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avis du CCE concernant les modifications tarifaires à la SNCB" (56003259C)	1
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La politique tarifaire de la SNCB concernant les animaux de compagnie" (56003269C)	2
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003351C)	2
- Xavier Dubois à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle politique tarifaire de la SNCB" (56003398C)	2
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003449C)	2
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003451C)	2
<i>Orateurs: Frank Troosters, Staf Aerts, Dorien Cuylaerts, Sophie Thémont, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Débat d'actualité sur l'achat des AM30 et questions jointes de	5
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité,	5

- Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het contract van 3 miljard euro waar Alstom en zijn productiesites in België naast grijpen" (56003267C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongerustheid bij Alstom over een order van meer dan 3 miljard euro" (56003279C) 5
 - Denis Ducarme aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gunning van de opdracht voor de vernieuwing van een deel van de treinvloot aan het Spaanse CAF" (56003489C) 5
 - Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing om CAF als voorkeursbieder te kiezen voor de bestelling van nieuwe treinstellen" (56003490C) 6
 - Matti Vandemaele aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van nieuwe treinen door de NMBS" (56003491C) 6
 - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS" (56003492C) 6
 - Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56003452C) 6
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van nieuwe treinen door de NMBS" (56003460C) 6
 - Maaïke De Vreese aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS aan het Spaanse CAF" (56003462C) 6
Sprekers: Frank Troosters, Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Sophie Thémont, Maaïke De Vreese, Sarah Schlitz, Franky Demon, Roberto D'Amico, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, François De Smet
- Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inzet van consultants bij een dochterbedrijf van de NMBS" (56002412C) 13
Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie
- Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ziekteverzuim bij het spoor" (56002413C) 14
Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie
- Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vrijstelling van de inschrijvingsplicht en de 15
 Climat et Transition environnementale) sur "Le climat de 3 milliards d'euros qui échappe à Alstom et à ses sites de production belges" (56003267C) 5
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude chez Alstom à propos d'une commande d'un montant supérieur à 3 milliards d'euros" (56003279C) 5
 - Denis Ducarme à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché de renouvellement d'une partie de la flotte ferroviaire octroyé à la société espagnole CAF" (56003489C) 5
 - Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision de choisir CAF comme soumissionnaire préférentiel pour la commande de nouvelles rames" (56003490C) 6
 - Matti Vandemaele à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande de nouvelles rames par la SNCB" (56003491C) 6
 - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB" (56003492C) 6
 - Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'acquisition d'automotrices AM30 par la SNCB" (56003452C) 6
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché d'achat de nouveaux trains par la SNCB" (56003460C) 6
 - Maaïke De Vreese à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB à la société espagnole CAF" (56003462C) 6
Orateurs: Frank Troosters, Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Sophie Thémont, Maaïke De Vreese, Sarah Schlitz, Franky Demon, Roberto D'Amico, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, François De Smet
- Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le recours à des consultants au sein d'une filiale de la SNCB" (56002412C) 13
Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
- Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'absentéisme aux chemins de fer" (56002413C) 14
Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
- Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dispense d'immatriculation et de taxe de 15

verkeersbelasting voor wagens van Oekraïners" (56002502C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		circulation appliquée aux voitures d'Ukrainiens" (56002502C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het indienen van klachten via de NMBS-app" (56002533C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	16	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dépôt de plaintes au moyen de l'application de la SNCB" (56002533C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	16
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overweg aan het station Heizijde" (56002534C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	17	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le passage à niveau à hauteur de la gare de Heizijde" (56002534C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	17
Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veelplegersdatabank" (56002625C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	17	Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La base de données des récidivistes" (56002625C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	17
Samengevoegde vragen van - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer in het station Noorderkempen" (56002638C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Noorderkempen" (56002669C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	18	Questions jointes de - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ponctualité et la fiabilité du trafic ferroviaire à la gare de Noorderkempen" (56002638C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Noorderkempen" (56002669C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	18
Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcoholcontroles" (56002639C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	19	Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les contrôles d'alcoolémie" (56002639C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	19
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aangepaste dienstregeling van de NMBS" (56002640C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	20	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le changement d'horaire de la SNCB" (56002640C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	20
Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geluidsoverlast van het vliegverkeer op Brussels Airport" (56002644C) <i>Sprekers: François De Smet, Jean-Luc</i>	21	Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National" (56002644C) <i>Orateurs: François De Smet, Jean-Luc</i>	21

Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Genk" (56002670C)	23	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Genk" (56002670C)	23
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking van 31 maart" (56002671C)	23	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève du 31 mars à la SNCB" (56002671C)	23
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij het spoor" (56002677C)	23	- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves du rail" (56002677C)	23
- Aureore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking" (56002970C)	23	- Aureore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève sur le rail" (56002970C)	23
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De chaos tijdens de treinstaking" (56003139C)	23	- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chaotique pendant la grève des trains" (56003139C)	23
<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Aureore Tourneur , voorzitter van de Les Engagés-fractie, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Aureore Tourneur , présidente du groupe Les Engagés, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Samengevoegde vragen van	26	Questions jointes de	26
- Isabelle Hansez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid voor PBM's, de netheid en de onveiligheid in het station Luik-Guillemins" (56002705C)	26	- Isabelle Hansez à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accès pour les PMR, la propreté et l'insécurité à la gare de Liège-Guillemins" (56002705C)	26
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van het station Luik-Guillemins" (56003465C)	26	- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité de la gare de Liège-Guillemins" (56003465C)	26
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bereikbaarheid van het station Luik-Guillemins per fiets" (56003467C)	26	- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité cyclable de la gare de Liège-Guillemins" (56003467C)	26
<i>Sprekers:</i> Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		<i>Orateurs:</i> Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De minimale dienstverlening en personen met een beperking" (56002844C)	28	- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le service minimum et les personnes en situation de handicap" (56002844C)	28
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Assistentie voor mensen met een beperkte mobiliteit tijdens stakingen bij de NMBS" (56003010C)	28	- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance aux personnes à mobilité réduite lors des grèves de la SNCB" (56003010C)	28
<i>Sprekers:</i> Dorien Cuylaerts, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie		<i>Orateurs:</i> Dorien Cuylaerts, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale	
Samengevoegde vragen van	29	Questions jointes de	29
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,	29	- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat	29

<p>Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijsslot" (56002734C) - Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijsslot" (56002798C) <i>Sprekers: Irina De Knop, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	29	<p>et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002734C) - Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002798C) <i>Orateurs: Irina De Knop, Wouter Raskin, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	29
<p>Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De liberalisering bij het spoor" (56002735C) <i>Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	31	<p>Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La libéralisation du rail" (56002735C) <i>Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	31
<p>Samengevoegde vragen van - Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56002754C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56003260C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	31 31 31	<p>Questions jointes de - Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56002754C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56003260C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	31 31 31
<p>Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van taalkaders bij skeyes" (56002770C) <i>Sprekers: François De Smet, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	33	<p>Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'adoption des cadres linguistiques chez skeyes" (56002770C) <i>Orateurs: François De Smet, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	33
<p>Samengevoegde vragen van - Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56002776C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003261C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	34 34 34	<p>Questions jointes de - Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56002776C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003261C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	34 34 34
<p>Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vouchers voor eerste klasreizigers tijdens de nationale staking van 13 februari 2025" (56002785C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	35	<p>Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les vouchers remis aux voyageurs de première classe lors de la grève nationale du 13 février 2025" (56002785C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	35
<p>Vraag van Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De regelgeving voor veevoer" (56002864C) <i>Sprekers: Benoît Piedboeuf</i>, voorzitter van de MR-fractie, <i>Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	36	<p>Question de Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réglementation du transport de bétail" (56002864C) <i>Orateurs: Benoît Piedboeuf</i>, président du groupe MR, <i>Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	36

<p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De waterinsijpeling in het station Brussel-Luxemburg" (56002933C)</p> <p><i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	37	<p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau en gare de Bruxelles-Luxembourg" (56002933C)</p> <p><i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	37
<p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De eventuele vervolgingen in het dossier over het station Bergen" (56002934C)</p> <p><i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	38	<p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les poursuites éventuelles dans le dossier de la gare de Mons" (56002934C)</p> <p><i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	38
<p>Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsel" (56002937C)</p> <p><i>Sprekers: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	39	<p>Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La diminution de l'offre de trains à Mortsel" (56002937C)</p> <p><i>Orateurs: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	39
<p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Misbruiken en overtredingen door rijsscholen" (56003184C)</p> <p><i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	40	<p>Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les abus et infractions commis par des auto-écoles" (56003184C)</p> <p><i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	40
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De brief van de maatschappelijke actoren van de regio Charleroi voor een betere treinverbinding" (56003146C)</p> <p>- Roberto D'Amico aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbinding Charleroi-Brussel" (56003182C)</p> <p><i>Sprekers: Roberto D'Amico, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	41	<p>Questions jointes de</p> <p>- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La lettre des forces vives carolos pour une meilleure connexion ferroviaire" (56003146C)</p> <p>- Roberto D'Amico à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La liaison ferroviaire Charleroi-Bruxelles" (56003182C)</p> <p><i>Orateurs: Roberto D'Amico, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	41
<p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van het station Welkenraedt tot 2032" (56003157C)</p> <p><i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	42	<p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité de la gare de Welkenraedt avant 2032" (56003157C)</p> <p><i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	42
<p>Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De plaatsing van een alcoholslot" (56003173C)</p> <p><i>Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</i></p>	43	<p>Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'opérationnalité des alcolocks dans les véhicules" (56003173C)</p> <p><i>Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</i></p>	43
<p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over</p>	45	<p>Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale)</p>	45

<p>"De wantoestanden bij NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56003256C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>sur "Les irrégularités chez Ypto, une filiale de la SNCB" (56003256C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	
<p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het spoorvervoer in het Kristalpark te Lommel" (56003258C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>46 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transport ferroviaire dans le Kristalpark à Lommel" (56003258C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	<p>46</p>
<p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De studie naar het toekomstige spoorexploitiemodel" (56003262C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>46 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude concernant le futur modèle d'exploitation du rail" (56003262C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	<p>46</p>
<p>Samengevoegde vragen van - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De slechte dienstverlening van de NMBS op de spoorverbinding Waasland-Brussel" (56003280C) - Frank Troosters aan Vanessa Matz (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid) over "De geschrapte rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel" (56002293C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>47 Questions jointes de - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB sur la liaison Pays de Waes-Bruxelles" (56003280C) - Frank Troosters à Vanessa Matz (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "La suppression de la liaison ferroviaire directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (56002293C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	<p>47 47 47</p>
<p>Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dienstregeling van de NMBS tussen Geraardsbergen en Edingen" (56003281C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>48 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les horaires de la SNCB entre Grammont et Edingen" (56003281C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	<p>48</p>
<p>Vraag van Frank Troosters aan Vanessa Matz (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid) over "Het misplaatste commerciële initiatief van een treinbegeleider" (56002292C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p>	<p>49 Question de Frank Troosters à Vanessa Matz (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "L'initiative commerciale déplacée d'un accompagnateur de train" (56002292C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p>	<p>49</p>
<p>Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Vias-onderzoek over het verschil tussen mannen en vrouwen achter het stuur" (56003424C) <i>Sprekers: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke,</i> minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische</p>	<p>51 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude de l'institut Vias sur les différences entre les hommes et les femmes au volant" (56003424C) <i>Orateurs: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke,</i> ministre de la Mobilité, du Climat et de la</p>	<p>51</p>

Transitie

Transition environnementale

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van de pensioenen van het rijdend personeel van de NMBS" (56003456C)
 <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p> | 52 | <p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir des pensions du personnel roulant de la SNCB" (56003456C)
 <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p> | 52 |
| <p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het traject voor de NMBS en Infrabel" (56003457C)
 <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p> | 53 | <p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La trajectoire de la SNCB et d'Infrabel" (56003457C)
 <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p> | 53 |
| <p>Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe station Luik-Sint-Lambertus" (56003466C)
 <i>Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie</p> | 56 | <p>Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert" (56003466C)
 <i>Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke</i>, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale</p> | 56 |

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 12 MAART 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 12 MARS 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

- 01** Actualiteitsdebat over het tariefplan bij de NMBS en toegevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van het nieuwe tariefplan bij de NMBS" (56002294C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande tariefwijziging voor senioren en jongeren bij de NMBS" (56002296C)
 - Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tariefsysteem" (56002471C)
 - Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenoverzicht" (56002684C)
 - Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven voor de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003147C)
 - Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe NMBS-tarieven" (56002697C)
 - Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56002711C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarievenstructuur van de NMBS" (56003257C)
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het advies van de CRB inzake de tariefaanpassingen bij de NMBS" (56003259C)

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 par M. Frank Troosters, président.

Le texte en italiques est un résumé de la question préalablement déposée.

- 01** Débat d'actualité sur le plan tarifaire à la SNCB et questions jointes de
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'introduction du nouveau plan tarifaire à la SNCB" (56002294C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les modifications de tarif prévues par la SNCB pour les seniors et les jeunes" (56002296C)
 - Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002471C)
 - Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire" (56002684C)
 - Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003147C)
 - Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002697C)
 - Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56002711C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle structure tarifaire de la SNCB" (56003257C)
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avis du CCE concernant les modifications tarifaires à la SNCB" (56003259C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het tarievenbeleid van de NMBS voor meereizende huisdieren" (56003269C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56003351C)
- Xavier Dubois aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS" (56003398C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe tarievenstelsel van de NMBS" (56003449C)
- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe tarieven van de NMBS-abonnementen voor woon-werkverkeer" (56003451C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La politique tarifaire de la SNCB concernant les animaux de compagnie" (56003269C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003351C)
- Xavier Dubois à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle politique tarifaire de la SNCB" (56003398C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56003449C)
- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux tarifs des abonnements domicile-travail de la SNCB" (56003451C)

01.01 Frank Troosters (VB): Nog voor het jaareinde zal de NMBS de nieuwe tarievenstructuur introduceren.

01.01 Frank Troosters (VB): La SNCB introduira la nouvelle structure tarifaire avant la fin de l'année.

Wat zal de impact zijn op de inkomsten uit de ticketverkoop? Hoe garandeert men een vlotte omschakeling? Hoe zal de NMBS hierover communiceren? Hoe evalueert u het onderscheid dat gemaakt wordt tussen de piek- en de daluren? Werden de adviezen van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) ter harte genomen?

Quel sera l'impact sur les recettes tirées de la vente de billets? Comment garantir une transition sans heurts? Comment la SNCB entend-elle communiquer à ce sujet? Comment évaluez-vous la distinction entre les heures de pointe et les heures creuses? Les avis du Conseil Central de l'Économie (CCE) et du Conseil National du Travail (CNT) ont-ils été pris en considération?

01.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Er is al een jaar ongerustheid over de nieuwe tariefstructuur van de NMBS die de tarieven eenvoudiger en transparanter moet maken. Op de raad van bestuur van de NMBS van 14 februari 2025 werd de beslissing genomen.

01.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La nouvelle structure tarifaire de la SNCB suscite des inquiétudes depuis un an. L'objectif est de simplifier les tarifs et de les rendre plus transparents. Le conseil d'administration de la SNCB a pris cette décision le 14 février 2025.

Kunt u dit toelichten? Hoe evalueert u de tarieven? Hoe zal de NMBS de treinreiziger begeleiden naar het voordeligste ticket? Wat is het communicatieplan? Hoe beoordeelt u de alternatieve voorstellen die door onder andere de seniorenadviesraden werden gedaan?

Pouvez-vous fournir des précisions? Comment évaluez-vous les tarifs? Comment la SNCB aiguillera-t-elle les voyageurs vers les billets les plus avantageux? En quoi consiste le plan de communication? Comment évaluez-vous les autres solutions proposées, entre autres, par les conseils consultatifs des aînés?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het is goed dat de treinreizigers eindelijk duidelijkheid krijgen.

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il est positif que les usagers du train sachent enfin à quoi s'en tenir.

Hoe beoordeelt u de nieuwe tarieven? Zal de NMBS nog voldoende inkomsten genereren? Wanneer worden de nieuwe tarieven van kracht?

Comment évaluez-vous les nouveaux tarifs? La SNCB générera-t-elle encore suffisamment de recettes? Quand les nouveaux tarifs seront-ils en vigueur?

01.04 Sophie Thémont (PS): De regering heeft haar doelstelling bevestigd om 30 % meer reizigers

01.04 Sophie Thémont (PS): Le gouvernement a confirmé l'objectif de plus de 30 % de voyageurs d'ici

te vervoeren tegen 2032. U wilt meer doen, maar hebt minder middelen veil voor de NMBS. U belooft lijnen af te schaffen, stopplaatsen te schrappen en kortingen te rationaliseren, zogezegd om ze aan te passen aan de moderne samenleving. De NMBS heeft een nieuw tarievenplan goedgekeurd. De bedoeling is om de trein op bepaalde momenten, met name in de daluren, aantrekkelijker te maken, om zo reizigers die minder vaak de trein nemen over de streep te trekken. Sommige treinreizigers zullen erop achteruitgaan: ik denk aan senioren, die vroeger heen en terug konden reizen voor 8,50 euro en nu meer zullen betalen. Ik denk ook aan reizigers die frequent gebruikmaken van de verschillende tienrittenkaarten, die uit het aanbod verdwijnen. Kortingen voor kroostrijke gezinnen, die voor de helft van de prijs konden reizen, verdwijnen ook, terwijl kortingen voor kleine groepen voortaan pas vanaf vier personen gelden.

Wat is uw strategie om ervoor te zorgen dat alle gezinnen tickets zullen kunnen kopen? Het nieuwe tarievgamma omvat een verlaging van de maximale afstand voor woon-werkabbonementen (van 150 naar 120 km) en een verhoging van de tarieven voor afstanden van minder dan 120 km. Dat baart de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de NAR zorgen. Wijzigingen van de tarievenstructuur zullen een weerslag hebben op de akkoorden tussen de sociale partners.

Hoe verklaart u dat de NMBS de aanbevelingen van de CRB en de NAR over de tarievenstructuur voor woon-werkabbonementen niet volgt? Wat zijn de financiële gevolgen daarvan voor bedrijven, werknemers en de staatsbegroting?

01.05 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Het nieuwe tarievgamma werd goedgekeurd door de raad van bestuur en zal voor het einde van het jaar ingevoerd worden. De trein wordt goedkoper, vooral tijdens de daluren en het weekend en voor frequente treinreizigers. Voortaan zullen er voor alle afstanden procentuele kortingen gelden, met extra voordelige tarieven voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming. De hervorming geldt voor tickets en de huidige multi- of tienrittenkaarten, niet voor de abonnementen.

Vandaag is de ticketprijs ofwel afhankelijk van de afstand ofwel is er een vaste prijs ongeacht de afstand. Vaak moet de reiziger zelf uitzoeken wat het voordeligst is. Dankzij het nieuwe gamma worden voor elke treinreis automatisch de beste prijzen gesuggereerd. Voortaan worden alle tickets berekend op basis van de afstand en zullen er voor alle afstanden procentuele kortingen gelden.

2032. Vous voulez faire plus en réduisant les moyens de la SNCB. Vous promettez de supprimer des lignes et des points d'arrêt, et rationaliser les remises pour soi-disant les adapter à la société moderne. La SNCB a validé une nouvelle grille tarifaire. L'objectif est de rendre le train plus attractif à certains moments, notamment en heures creuses, pour attirer des usagers moins habitués. Certains d'utilisateurs vont y perdre; je pense aux seniors qui bénéficiaient d'un aller-retour à 8,50 euros et qui vont payer plus cher. Je pense aux utilisateurs réguliers des cartes multi qui disparaissent. Les réductions aux familles nombreuses qui bénéficiaient d'un avantage de 50 % disparaissent alors que les réductions aux petits groupes ne débiteront qu'avec 4 personnes.

Quelle est votre stratégie pour que tous les ménages puissent acheter des tickets? La nouvelle gamme de tarifs inclut une réduction de la distance maximale prise en compte pour les abonnements domicile-travail passant de 150 km à 120 km, ainsi qu'une hausse des tarifs pour les distances inférieures à 120 km. Cela inquiète le Conseil Central de l'Économie et le CNT. Une modification de la structure tarifaire aura des répercussions sur les accords entre les partenaires sociaux.

Comment expliquez-vous que la SNCB s'écarte des recommandations du CCE et du CNT concernant la structure tarifaire des abonnements domicile-travail? Quelles sont les conséquences financières pour les entreprises, les travailleurs et le budget de l'État?

01.05 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Le conseil d'administration a approuvé la nouvelle gamme de tarifs qui sera instaurée avant la fin de l'année. Voyager en train sera moins onéreux, surtout durant les heures creuses et le week-end, ainsi que pour les usagers habituels. Des réductions en pourcentage s'appliqueront désormais à toutes les distances, avec des avantages supplémentaires pour les jeunes, les seniors et les bénéficiaires d'une intervention majorée. La réforme concernera les billets et les cartes actuelles dix trajets ou multivoyages, mais pas les abonnements.

Aujourd'hui, soit le prix du billet dépend de la distance, soit il est fixe quelle que soit la distance. Il arrive souvent que ce soient les voyageurs qui doivent déterminer eux-mêmes la solution la plus avantageuse. Avec la nouvelle gamme de tarifs, le voyageur se verra automatiquement proposer le meilleur prix pour chaque trajet en train. Tous les billets seront désormais calculés sur la base de la

De tariefvoorwaarden voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming worden vereenvoudigd en geharmoniseerd. Voor volwassenen van 26 tot en met 64 jaar is er het vernieuwde weekendticket met 30 % korting, ook geldig voor een enkele reis. Volwassenen die tijdens het weekend en de daluren in een kleine groep van minstens vier personen reizen, genieten een korting van 40 %. De maximumprijs wordt voortaan berekend op basis van een reisafstand van 120 km in plaats van 150 km, waardoor de maximumprijs daalt van 26 euro naar 20,99 euro. Er komt ook een nominatieve voordeelkaart waarmee alle reizigers bijkomende kortingen genieten tijdens de daluren en het weekend.

(Frans) Met de kortingskaart krijgen alle reizigers 40 % korting tijdens de daluren en in het weekend. Die korting komt boven op de kortingen voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming, waardoor de korting in totaal 64 % bedraagt. Reizigers met een weekendticket zullen de kortingen ook kunnen combineren.

Voor houders van de kortingskaart zal er bovendien een maximumtarief gehanteerd worden, ongeacht de afstand en ook tijdens de piekuren. Het maximumtarief voor volwassenen bedraagt 14 euro voor een enkele reis. Jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming betalen maximaal 5,50 euro. De nieuwe tarieven worden eind dit jaar van kracht. De NMBS heeft hiervoor een grote communicatiecampagne gelanceerd.

De NMBS benadrukt dat de nieuwe tarieven budgetneutraal zullen zijn voor de werkgevers. Bovendien zullen de abonnementstarieven in 2026 aangepast worden. De sociale partners zullen de tijd krijgen om hun tabel aan te passen, vandaar dat er nog geen antwoord op het tweede advies is verstrekt. Morgen zitten we samen met de vertegenwoordigers van de senioren, die aanzienlijke voordelen zullen genieten.

01.06 Frank Troosters (VB): De CRB en de NAR zijn ontgoocheld dat er geen rekening werd gehouden met hun adviezen. Ik betreur dat mensen uit een afgelegen gebied die gedwongen zijn om tijdens de piekuren te vertrekken voor een dagje aan zee bijvoorbeeld daardoor een financieel nadeel zullen ondervinden. Ik heb ook vragen bij het gebruiksgemak van het systeem. Ik ben wel blij dat

distance et des réductions en pourcentage seront appliquées pour toutes les distances.

Les conditions tarifaires pour les jeunes, les seniors et les bénéficiaires d'une intervention majorée seront simplifiées et harmonisées. Les adultes âgés de 26 à 64 ans pourront bénéficier de la nouvelle version du billet week-end, qui offre 30 % de réduction et qui est également valable pour un aller simple. Les adultes voyageant le week-end et pendant les heures creuses en petit groupe d'au moins quatre personnes bénéficieront d'une réduction de 40 %. Le prix maximum sera dorénavant calculé sur la base d'une distance de voyage de 120 km au lieu de 150 km et passera ainsi de 26 euros à 20,90 euros. Une nouvelle "carte avantage" nominative permettra en outre à tous les voyageurs d'obtenir des réductions supplémentaires pendant les heures creuses et le week-end.

(En français) La carte de réduction offrira à tous les voyageurs une réduction de 40 % pendant les heures creuses et le week-end. Elle s'ajoute à celles dont bénéficient les jeunes, les seniors et les allocataires de l'indemnité majorée pour atteindre 64 %. Les titulaires d'un billet "week-end" pourront également cumuler les réductions.

En outre, les détenteurs de la carte de réduction bénéficieront d'un tarif maximal, quelle que soit la distance, y compris pendant les heures de pointe. Pour les adultes, ce sera 14 euros par trajet simple. Les jeunes, les seniors et les bénéficiaires de l'indemnité majorée paieront maximum 5,5 euros. Les nouveaux tarifs seront appliqués fin de l'année. La SNCB a lancé une vaste campagne de communication à ce sujet.

Elle souligne que les répercussions financières des nouveaux tarifs seront neutres pour les employeurs. De plus, l'adaptation tarifaire des abonnements se fera en 2026. Les partenaires sociaux auront le temps d'ajuster leur tableau, c'est pour cette raison qu'il n'y a pas encore de réponse sur le deuxième avis. Nous rencontrerons demain les représentants des seniors qui vont bénéficier d'avantages substantiels.

01.06 Frank Troosters (VB): Le CCE et le CNT sont déçus que leurs avis n'aient pas été pris en compte. Je trouve regrettable que les personnes qui habitent dans une région isolée et qui sont obligées de partir aux heures de pointe pour passer une journée à la mer par exemple subiront ainsi un préjudice financier. Je m'interroge également sur la convivialité de ce système. Je salue toutefois le fait

er al wordt gecommuniceerd. Ik hoop dat de communicatie wordt volgehouden tot het einde van het jaar, wanneer de tarieven worden geïntroduceerd.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Er zitten goede elementen in de tariefhervorming, maar ik ben ook bijzonder ongerust over de complexiteit, vooral voor senioren. De grote uitdaging wordt om de reiziger zo goed mogelijk te informeren over het goedkoopste ticket. Dat moet grondig worden voorbereid en begeleid. Het moet ook grondig worden gecommuniceerd aan de reizigers zodat wie erop vooruitgaat het ook effectief voelt. Daarna moet er een evaluatie volgen.

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): We zijn vooral opgetogen dat er duidelijkheid is over de verschillende tarieven en dat er breed over wordt gecommuniceerd. Het nieuwe tariefsysteem moet wel gebruiksvriendelijk geïntegreerd zijn in alle verkoopkanalen. Ook senioren moeten eenvoudig op de hoogte blijven van het voordeligste tarief.

01.09 Sophie Thémont (PS): Ik betwist de voordelen van het tariefensysteem niet, maar ik wilde de pijnpunten voor het publiek, met name voor ouderen, onder de aandacht brengen. De trein moet een voor iedereen toegankelijk vervoermiddel blijven, ongeacht of men met de digitale tools overweg kan of niet.

Wat de bezorgdheden van de CRB en de NAR betreft, zei u dat er geen financiële gevolgen zijn voor de NMBS, maar geldt dat ook voor de staatsbegroting en voor de werknemers? *(De minister knikt van ja)*

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de aankoop van MR30's en toegevoegde vragen van

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het contract van 3 miljard euro waar Alstom en zijn productiesites in België naast grijpen" (56003267C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongerustheid bij Alstom over een order van meer dan 3 miljard euro" (56003279C)

- Denis Ducarme aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gunning van de opdracht voor de vernieuwing van een deel van de treinvloot aan het Spaanse CAF"

qu'on communique déjà à ce sujet. J'espère que cette communication sera poursuivie jusqu'à la fin de l'année, quand les tarifs seront introduits.

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La réforme tarifaire contient des éléments positifs, mais je suis aussi particulièrement inquiet en ce qui concerne sa complexité, surtout pour les seniors. Le défi majeur consistera à informer au mieux les voyageurs sur le billet le moins coûteux. Une préparation et un accompagnement approfondis seront nécessaires à cet effet. Une communication approfondie devra également être menée à l'égard des voyageurs, afin que celles et ceux qui en sortiront gagnants le sentent aussi effectivement. La réforme devra ensuite faire l'objet d'une évaluation.

01.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Nous nous réjouissons principalement de ce que les différents tarifs soient clairs et fassent l'objet d'une communication large au public. Dans un souci de convivialité, le nouveau système tarifaire doit être intégré dans tous les canaux de vente. Les seniors doivent eux aussi pouvoir restés informés du tarif le plus avantageux.

01.09 Sophie Thémont (PS): Je ne conteste pas les avantages de cette grille tarifaire mais je tenais à souligner les écueils pour le public, notamment des seniors. Le train doit être accessible à toutes et tous, capables ou non d'utiliser les moyens digitaux.

Concernant les inquiétudes du CCE et du CNT, vous avez parlé de conséquences financières nulles pour la SNCB mais est-ce aussi le cas pour le budget de l'État et pour les travailleurs? *(Signe d'assentiment du ministre)*

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur l'achat des AM30 et questions jointes de

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrat de 3 milliards d'euros qui échappe à Alstom et à ses sites de production belges" (56003267C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude chez Alstom à propos d'une commande d'un montant supérieur à 3 milliards d'euros" (56003279C)

- Denis Ducarme à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché de renouvellement d'une partie de la flotte"

(56003489C)

- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing om CAF als voorkeursbieder te kiezen voor de bestelling van nieuwe treinstellen" (56003490C)

- Matti Vandemaele aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van nieuwe treinen door de NMBS" (56003491C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS" (56003492C)

- Sophie Thémont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56003452C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van nieuwe treinen door de NMBS" (56003460C)

- Maaïke De Vreese aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toewijzing van het AM30-contract door de NMBS aan het Spaanse CAF" (56003462C)

ferroviaire octroyé à la société espagnole CAF" (56003489C)

- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision de choisir CAF comme soumissionnaire préférentiel pour la commande de nouvelles rames" (56003490C)

- Matti Vandemaele à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande de nouvelles rames par la SNCB" (56003491C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB" (56003492C)

- Sophie Thémont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'acquisition d'automotrices AM30 par la SNCB" (56003452C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché d'achat de nouveaux trains par la SNCB" (56003460C)

- Maaïke De Vreese à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'attribution du contrat des AM30 par la SNCB à la société espagnole CAF" (56003462C)

02.01 Frank Troosters (VB): Treinbouwer Alstom in Brugge dreigt een megaorder van 3,4 miljard euro mis te lopen ten voordele van de Spaanse concurrent CAF. Dat contract zou ons werkgelegenheid en werkzekerheid kunnen opleveren. Het aanbod van Alstom is nochtans 100 miljoen euro goedkoper dan dat van CAF. De overheid financiert deze bestelling en natuurlijk is het een Europese aanbesteding, maar waarom komt de Vlaamse of de federale overheid niet op voor onze eigen industrie en werkgelegenheid?

Hoe beoordeelt u de gang van zaken? Wat zal de regering ondernemen? Hoe zal het Alstom vergaan als het order naar de Spaanse firma gaat? Waarom is de betere technische score van 0,4 % belangrijker dan een betere prijs van 100 miljoen euro en de lokale werkgelegenheid?

02.02 Annick Lambrecht (Vooruit): De NMBS heeft beslist om met het Baskische CAF in zee te gaan om voor 1,7 miljard euro treinen te bouwen. Dat contract kan eventueel nog verdubbeld worden. Dat stuit op onbegrip van de Belgische werknemers van het Franse Alstom, dat fabrieken heeft in Brugge en in Charleroi, vooral omdat de offerte van CAF niet de goedkoopste zou zijn.

02.01 Frank Troosters (VB): Le fabricant de trains Alstom, situé à Bruges, risque de perdre un marché gigantesque de 3,4 milliards d'euros au profit de son concurrent espagnol CAF, alors que ce contrat pourrait être porteur d'emplois et de sécurité d'emploi. L'offre d'Alstom est pourtant de 100 millions d'euros moins onéreuse que celle de CAF. Les pouvoirs publics financent cette commande et il s'agit bien entendu d'un appel d'offres européen, mais pourquoi les autorités flamandes ou fédérales ne défendent-elles pas notre propre industrie et nos emplois?

Comment évaluez-vous le cours des événements? Quelles mesures le gouvernement va-t-il prendre? Quel sera l'avenir d'Alstom si le marché est attribué à l'entreprise espagnole? Pourquoi le score technique, de 0,4 % plus élevé, prime-t-il sur le prix, de 100 millions d'euros moins élevé, et sur l'emploi local?

02.02 Annick Lambrecht (Vooruit): La SNCB a décidé d'attribuer un marché de construction de trains pour un montant de 1,7 milliard d'euros à l'entreprise basque CAF. Ce montant pourrait encore être doublé. Cette décision a suscité l'incompréhension des employés belges de l'entreprise française Alstom, qui exploite des usines à Bruges et à Charleroi, notamment parce que l'offre de CAF ne serait pas la moins chère.

Klopt het dat CAF niet de goedkoopste offerte had? Wat heeft de doorslag gegeven bij de keuze? Was Belgische tewerkstelling geen criterium? Is de beslissing definitief? Welke instructies had u de regeringscommissaris gegeven? Denkt u dat er fouten zijn gemaakt tijdens de procedure?

Est-il exact que l'offre de CAF n'était pas la moins chère? Quel a été le facteur décisif dans le choix? L'emploi en Belgique n'était-il pas un critère? La décision est-elle définitive? Quelles instructions aviez-vous données au commissaire du gouvernement? Pensez-vous que des erreurs ont été commises lors de la procédure?

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): De vorige sprekers hebben de problematiek al geschetst. De NMBS verdedigt haar beslissing en zegt dat CAF de beste prijs-kwaliteitverhouding biedt en dat lokale verankering geen doorslaggevende factor kon zijn binnen de Europese regelgeving. De CEO van Alstom heeft veel kritiek geleverd en eist politieke actie.

02.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les précédents orateurs ont déjà esquissé le problème. La SNCB défend sa décision en affirmant que CAF propose le meilleur rapport qualité-prix et que la réglementation européenne ne permet pas que l'ancrage local constitue un facteur déterminant. Le CEO d'Alstom s'est montré très critique et exige une action politique.

Klopt het dat Alstom 107 miljoen euro goedkoper is? Welke kwalitatieve criteria hebben de doorslag gegeven? Waarom is lokale tewerkstelling geen criterium in de Europese regelgeving? Wat is het standpunt van de minister? Is hij bereid een rapport over de keuze van de NMBS te bezorgen aan het Parlement? Welke stappen moeten nog worden gezet voor het contract definitief wordt toegewezen?

Est-il exact que l'offre d'Alstom coûte 107 millions d'euros de moins? Quels critères de qualité ont-ils été décisifs? Pourquoi l'emploi local ne constitue-t-il pas un critère de la réglementation européenne? Quelle est la position du ministre? Est-il disposé à transmettre au Parlement un rapport sur le choix de la SNCB? Quelles étapes doivent-elles encore être franchies avant que le contrat soit définitivement attribué?

02.04 Sophie Thémont (PS): De NMBS heeft een overheidsopdracht uitgeschreven voor de aanschaf van 600 MR30-treinstellen, voor een bedrag van meer dan 3 miljard euro verspreid over tien jaar.

02.04 Sophie Thémont (PS): La SNCB a développé un marché public pour le remplacement de 600 automotrices AM30, pour un montant de plus de 3 milliards d'euros sur une dizaine d'années.

De NMBS heeft de voorkeur gegeven aan een Spaanse groep, ten nadele van offertes die het mogelijk gemaakt zouden hebben de productie in België te versterken.

La SNCB a donné sa préférence à un groupe espagnol au détriment d'offres qui auraient permis de renforcer la production en Belgique.

Deze beslissing zal grote gevolgen hebben voor de onderaannemers, zoals de vestiging van AGC in Seneffe, terwijl de werknemers grote inspanningen geleverd hebben om competitief te blijven.

Cette décision aura un impact majeur sur les sous-traitants, par exemple le site d'AGC à Seneffe, alors que les travailleurs ont fait de gros efforts pour rester compétitifs.

Zult u de beslissing van de NMBS bevestigen? U hebt nochtans gezegd dat we werk moeten maken van de bezorgdheden over de lokale economische returns van de overheidsopdrachten.

Allez-vous valider la décision de la SNCB? Vous avez pourtant indiqué qu'il faut travailler sur les préoccupations exprimées quant aux retombées économiques locales des marchés publics.

Duizenden banen gaan er zo voor onze industrie verloren. Wat zult u doen om onze industrie te verdedigen, om criteria in de overheidsopdrachten op te nemen, met name wat betreft de industriële impact op het nationaal economisch weefsel en de werkgelegenheid?

Des milliers d'emplois sont ainsi perdus pour notre industrie. Qu'allez-vous faire pour défendre notre industrie, pour intégrer dans les marchés publics des critères, notamment de retours industriels sur le tissu économique national et l'emploi?

02.05 Maaike De Vreese (N-VA): De tewerkstelling bij Alstom is heel belangrijk voor de Brugse regio en het is heel begrijpelijk dat de beslissing van de

02.05 Maaike De Vreese (N-VA): L'emploi chez Alstom est très important pour la région de Bruges et il est tout à fait compréhensible que la décision de la

NMBS om met het Spaanse CAF in zee te gaan, voor veel commotie zorgt. Dat geldt natuurlijk ook voor de Waalse vestiging.

Klopt het dat CAF geen ervaring heeft met de Belgische spoormarkt, weinig personeel en geen ateliers heeft in België en al zeker geen operationele teams? Ook de homologatieprocedure en ETCS zouden CAF vreemd zijn. Werd daar rekening mee gehouden? Werd er rekening gehouden met de economische impact op ons land? Werd gekeken naar lokale toelevering van onderdelen? Vindt u de selectiecriteria correct? Wilt u de komende aanbestedingen anders aanpakken? Hebt u zicht op de impact van de beslissing op de lokale tewerkstelling?

Klopt het dat de beslissing nog niet definitief is? Ik kan niet genoeg benadrukken dat de aanbesteding correct moet verlopen.

02.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In het regeerakkoord wordt de doelstelling van het openbare dienstcontract van de NMBS met betrekking tot de aankoop van 50 % nieuwe treinen bevestigd. Dit strekt ertoe de toegankelijkheid, de regelmaat en de stiptheid te bevorderen. Tijdens de vorige legislatuur werd er een overheidsopdracht gelanceerd om het materieel in 2030 aan te schaffen. De raad van bestuur van de NMBS heeft voor de Spaanse treinbouwer CAF gekozen om de gesprekken voort te zetten. De firma Alstom, die in België een vestiging heeft, betreurt die keuze.

Wat is het budget van de overheidsopdracht? Zijn de offertes hoger of lager dan het oorspronkelijke bedrag? Hoeveel plaatsen moeten er gecreëerd worden? Welke criteria werden er vastgesteld om de offertes te beoordelen? In welke mate waren die doorslaggevend? Werd er rekening gehouden met de energieprestatie en de koolstofimpact? Welke criteria hebben geleid tot de keuze voor de geselecteerde inschrijver? Waar zullen de treinen gebouwd worden? Mogen we ervan uitgaan dat de inschrijver die de voorkeur geniet de overheidsopdracht in de wacht zal slepen? Wat zijn de mogelijkheden en termijnen om beroep aan te tekenen? Welk antwoord heeft de NMBS gegeven op de vragen van de firma Alstom? Kunt u dat antwoord openbaar maken? Vindt u dat het een afdoend antwoord is? Welke andere opdrachten kreeg Alstom toegewezen door de NMBS of Infrabel?

02.07 Franky Demon (cd&v): De NMBS geeft de voorkeur aan het Spaanse bedrijf CAF om 600

SNCB de choisir le constructeur espagnol CAF fasse grand bruit. Il en va bien sûr de même pour le site wallon d'Alstom.

Est-il exact que CAF n'a aucune expérience concernant le marché ferroviaire belge, ne dispose que de peu de personnel et d'aucun atelier en Belgique et encore moins d'équipes opérationnelles? La procédure d'homologation et l'ETCS ne seraient pas non plus familiers au constructeur. Ces éléments ont-ils été pris en compte? Les répercussions économiques sur notre pays et l'approvisionnement local en pièces détachées ont-ils été pris en considération? Les critères de sélection vous semblent-ils corrects? Souhaitez-vous aborder différemment les prochains appels d'offre? Avez-vous une idée des conséquences de la décision sur l'emploi local?

Est-il exact que la décision n'est pas encore définitive? Je ne saurais trop insister sur le fait que l'adjudication doit se faire dans les règles de l'art.

02.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): L'accord de gouvernement confirme l'objectif du contrat de service public de la SNCB d'acheter 50 % de nouveaux trains pour favoriser l'accessibilité, la régularité et la ponctualité. Un marché public a été lancé sous la précédente législature pour acquérir le matériel en 2030. Le CA de la SNCB a retenu le constructeur espagnol CAF pour poursuivre les discussions. La société Alstom, présente en Belgique, a regretté ce choix.

Quel est le budget du marché public? Les offres sont-elles supérieures ou inférieures au montant initial? Combien de places doivent être créées? Quels critères ont été fixés pour évaluer les offres? Combien chacun a obtenu? La performance énergétique et l'impact carbone ont-ils été pris en compte? Quels critères ont conduit à choisir le soumissionnaire retenu? Où seront construits les trains? Peut-on considérer que le soumissionnaire préférentiel remportera le marché? Quelles sont les possibilités et les délais de recours? Quelle réponse la SNCB a-t-elle apportée aux questions de la société Alstom? Pouvez-vous la communiquer? La trouvez-vous concluante? De quels autres marchés bénéficie Alstom avec la SNCB ou Infrabel?

02.07 Franky Demon (cd&v): La SNCB privilégie l'entreprise espagnole CAF et non Alstom Belgium

nieuwe treinstellen te bouwen en niet aan Alstom Belgium, terwijl de offerte van die laatste naar verluidt maar liefst 107 miljoen euro goedkoper was dan de Spaanse concurrent. De keuze voor CAF zal zware gevolgen hebben voor 1.900 werknemers, waarvan 700 in Brugge, voor heel veel onderaannemers en voor de lokale economie.

Werd bij de aanbesteding en de toewijzing ook rekening gehouden met de economische impact voor onze regio's? Zult u werk maken van de Europese aanbesteding, mocht het hier verkeerd lopen?

02.08 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): De raad van bestuur van de NMBS, waarin alle traditionele partijen vertegenwoordigd zijn, heeft een contract ter waarde van 3 miljard euro gesloten met een buitenlands bedrijf voor de levering van nieuwe treinen. Nochtans hebben we hier sites zoals die van Alstom, in Brugge en Charleroi, waar nu al de laatste hand gelegd wordt aan een bestelling voor de NMBS.

Doordat men lokale productiefaciliteiten links laat liggen, dreigen er honderden banen te verdwijnen. U moet ermee ophouden onze lokale industrie te slachtofferen en blindelings aan de regels van de vrije markt te gehoorzamen! U moet uw beslissing teruggedraaien en de werkgelegenheid bij onze bedrijven op langere termijn veiligstellen.

02.09 Irina De Knop (Open Vld): Is het nog mogelijk om het contract niet toe te wijzen en om de aanbestedingsprocedure opnieuw te voeren?

02.10 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Inzake het overheidscontract voor de MR30-treinstellen van de NMBS mogen we niet vergeten dat de NBMS een autonoom overheidsbedrijf is met een eigen raad van bestuur die de onderneming onafhankelijk moet besturen met inachtneming van de geldende regels. Als minister van Mobiliteit zetel ik niet in die raad van bestuur en kom ik niet tussen in de operationele beslissingen. Ik kan slechts toezien op de naleving van het dienstverleningscontract tussen de Staat en de NMBS.

In het huidige stadium spreken we nog maar over de aanwijzing van een voorkeursgegadigde, namelijk het Spaanse CAF. Dat betekent dat de onderhandelingen nog lopen en de definitieve gunningsbeslissing nog moet worden bekeken door de raad van bestuur. Daarbij speelt ook de mogelijkheid om banen te creëren in België. Deze beslissing is unaniem genomen door de raad van

pour la construction de 600 nouveaux trains alors qu'il semblerait que l'offre d'Alstom serait pas moins de 107 millions d'euros moins chère que celle de CAF. Le choix de CAF aura de graves conséquences pour 1 900 travailleurs, dont 700 travaillent à Bruges, pour de très nombreux sous-traitants et pour l'économie locale.

L'impact économique pour nos régions a-t-il également été pris en considération lors de la procédure d'appel d'offres et d'attribution? Travaillerez-vous sur un appel d'offres européen si en l'occurrence le dossier tourne mal?

02.08 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Le CA de la SNCB, où tous les partis traditionnels sont représentés, a passé un contrat de 3 milliards d'euros avec une entreprise étrangère pour construire de nouveaux trains. Pourtant, nous avons des sites tels Alstom, à Bruges et Charleroi, qui finalisent déjà une commande de la SNCB.

En choisissant de délaissier des sites de production locaux, vous menacez des centaines d'emplois. Arrêtez de sacrifier notre industrie et de suivre aveuglément les règles du libre marché! Revoyez votre décision et garantisiez l'emploi de long terme pour nos entreprises.

02.09 Irina De Knop (Open Vld): Est-il encore possible de ne pas attribuer le contrat et de relancer la procédure d'adjudication?

02.10 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): S'agissant du marché public en vue de l'acquisition de rames MR30 par la SNCB, il ne faut pas oublier que cette dernière est une entreprise publique autonome dotée de son propre conseil d'administration, chargé de gérer l'entreprise en toute indépendance dans le respect des règles en vigueur. En ma qualité de ministre de la Mobilité, je ne siège pas au sein de ce conseil d'administration et je n'interviens pas dans les décisions opérationnelles. Je ne peux que veiller au respect du contrat de service public conclu entre l'État et la SNCB.

Au stade actuel, il n'est encore question que de la désignation d'un soumissionnaire préférentiel, à savoir la société espagnole CAF. Cela signifie que les négociations sont encore en cours et que le conseil d'administration doit encore prendre la décision définitive d'attribution. La possibilité de créer des emplois en Belgique joue également un rôle à cet égard. Cette décision a été prise à

bestuur, waarin bestuurders van verschillende politieke overtuigingen zetelen.

Les Engagés heeft overigens geen bestuurders in deze raad. Elk van u kan de bestuurders van zijn eigen politieke signatuur in dat orgaan contacteren.

Dit besluit is ook gebaseerd op specificaties die zijn opgesteld en gevalideerd tijdens de vorige zittingsperiode.

De regeringscommissarissen moeten de wettelijkheid van de beslissingen binnen de autonome overheidsbedrijven waarborgen en zij kunnen slechts onregelmatigheden melden. In dit geval vond geen enkele regeringscommissaris het nodig om de zaken aan mij voor te leggen nadat de raad van bestuur van de NMBS had beraadslaagd.

(Frans) De directie van de NMBS is beschikbaar om nog meer informatie te verschaffen, los van het verslag over die overheidsopdracht. Als de commissie van de CEO van de NMBS wil horen waarom die keuze werd gemaakt, kan er snel een hoorzitting worden georganiseerd.

Mocht de beslissing van de raad van bestuur worden opgeschort, moet de overheidsopdracht opnieuw opgestart worden en dat zou de aankoop van dat onmisbare en dringende materieel met drie tot vier jaar vertragen.

Het is overigens voorbarig om te spreken over een toegekende opdracht, want op dit moment bevindt de procedure zich nog maar in de fase waarin een voorkeursbieder wordt aangeduid en er nog onderhandeld wordt.

Wat het respect voor transparantie betreft, heb ik de NMBS gevraagd om te antwoorden op de brieven die ze krijgt van de onderneming die zich benadeeld voelt. Overheidsbedrijven zijn zeer belangrijke spelers van onze economie, onder meer door de impact die ze hebben op de werkgelegenheid. De NMBS is gebonden aan de regelgeving inzake overheidsopdrachten, die transparantie en een gelijke behandeling van inschrijvers garandeert.

De raad van bestuur heeft unaniem beslist om CAF aan te duiden als voorkeursbieder. De NMBS heeft de offertes beoordeeld op basis van objectieve, vooraf vastgelegde criteria, zoals prijs, technische kwaliteit, energieverbruik en contractvoorwaarden.

Uit het geringe verschil in punten tussen de offertes blijkt dat de deelnemers aan elkaar gewaagd zijn en dat de procedure transparant verloopt. In deze fase

l'unanimité par le conseil d'administration, où siègent des membres de différentes convictions politiques.

D'ailleurs, le parti Les Engagés n'a aucun administrateur au sein de ce conseil. Chacun d'entre vous peut contacter les administrateurs de son étiquette politique au sein de cet organe.

Cette décision est également fondée sur des spécifications établies et validées au cours de la législature précédente.

Les commissaires du gouvernement doivent garantir la légalité des décisions prises au sein des entreprises publiques autonomes et ne peuvent que signaler les irrégularités. En l'occurrence, aucun commissaire du gouvernement n'a jugé nécessaire de me soumettre le dossier après la délibération du conseil d'administration de la SNCB.

(En français) Au-delà du rapport sur ce marché, la direction de la SNCB est disponible. Si la commission souhaite entendre la CEO pour des précisions sur les motivations de ce choix, cette audition pourra être rapidement organisée.

Une éventuelle suspension de la décision du CA relancerait le marché et provoquerait un retard de trois à quatre ans dans l'acquisition de ce matériel indispensable et urgent.

Par ailleurs, il est prématuré de parler de marché octroyé, dans la mesure où nous ne sommes que dans la phase de désignation préférentielle et de négociation.

Concernant le respect de la transparence, j'ai demandé à la SNCB de répondre aux courriers de l'entreprise qui s'estime lésée. Les entreprises publiques sont des acteurs majeurs de notre économie, notamment par l'impact sur l'emploi. La SNCB est soumise aux réglementations des marchés publics qui garantissent transparence et égalité de traitement entre soumissionnaires.

Le CA a décidé à l'unanimité de désigner CAF comme fournisseur préférentiel. La SNCB a évalué les offres sur base de critères objectifs prédéfinis: le prix, la qualité technique, la consommation énergétique et les termes contractuels.

La différence de points entre les offres montre une compétition serrée et une procédure transparente. À ce stade, il ne s'agit que de la désignation d'un

gaat het alleen over de aanwijzing van een voorkeursbieder. Die beslissing kan worden aangevochten bij de Raad van State en is vatbaar voor hoger beroep. De definitieve gunning vindt plaats aan het einde van de procedure.

Ik ben me bewust van de bezorgdheid over de lokale economische return, maar het bestek bevat geen clause in die zin. Volgens de Europese regels is het verboden om een kandidaat te bevoordelen op basis van de geografische oorsprong van de productie. Ik heb er bij de eerste minister op aangedrongen om in toekomstige bestekken criteria op te nemen met betrekking tot de lokale economische return, industriële ontwikkeling en werkgelegenheid, met inachtneming van de Europese richtlijnen. Als bepaalde landen beter lijken te scoren bij dergelijke procedures, is dat vaak doordat ze van bij het begin strategische criteria opnemen die onrechtstreeks de lokale productie bevoordelen. Wij willen verliezen voor onze industrie vermijden. Dat betekent dat we de praktijken voor de gunning van overheidsopdrachten moeten herzien en overleg moeten plegen op Europees niveau om eerlijke concurrentie te waarborgen.

De oorspronkelijke raming van de overheidsopdracht bedroeg voor de eerste bestelling 1,811 miljard euro, zoals opgenomen in het meerjareninvesteringsplan (MIP). De uiteindelijke bestelling komt neer op 1,695 miljard euro.

De eerste bestelling omvat 180 treinstellen met 54.000 plaatsen. Daarbij werden de volgende criteria in aanmerking genomen: de financiële en technische merites van de offerte, de algemene voorwaarden, de leveringstermijn en het energieverbruik. Het antwoord van de NMBS aan Alstom kan niet publiek worden gemaakt, aangezien de procedure nog loopt. Voor zover ik weet, werd er geen beroep aangetekend tegen de gunning.

02.11 Frank Troosters (VB): Als je een bestek opstelt om een dergelijk contract toe te wijzen, moet je ook denken aan lokale verankering. Onbegrijpelijk is dat de opdracht naar het buitenland gaat op basis van 0,4 % betere technische kwaliteit, terwijl een lokaal bedrijf dat bekend staat om zijn goede kwaliteit 100 miljoen euro goedkoper is. Ik put hoop uit het feit dat het nog maar gaat om een voorkeurpartner, maar we hebben dat materiaal wel dringend nodig. Dit gaat ook voorbij aan de regeringsdoelstelling van een werkzaamheidsgraad van 80 %. In andere dossiers is overigens gebleken dat de Europese regelgeving voor de NMBS niet zo nauw steekt. Ik hoop op een goede afloop.

soumissionnaire préférentiel, qui peut être attaquée au Conseil d'État et faire l'objet de recours. L'attribution définitive interviendra à l'issue de la procédure.

J'entends les préoccupations sur les retombées économiques locales, mais le cahier des charges n'inclut aucune clause en ce sens. Les règles européennes interdisent de favoriser une origine géographique de la production. J'ai interpellé le premier ministre pour intégrer des critères liés aux retombées économiques locales, au développement industriel et à l'emploi dans les futurs cahiers des charges, tout en respectant les directives européennes. Si certains pays semblent mieux tirer leur épingle du jeu, c'est souvent en intégrant d'emblée des critères stratégiques qui favorisent indirectement une production locale. Nous voulons éviter les pertes pour notre industrie, ce qui implique de réviser les pratiques d'attribution des marchés et une concertation européenne pour une concurrence équitable.

L'estimation initiale du marché pour la première commande s'élevait à 1,811 milliard d'euros inscrit au PPI. La commande finale est de 1,695 milliard.

La première commande représente 180 automotrices avec 54 000 places. Ces critères ont été pris en compte: valeurs financière et technique de l'offre, conditions générales, calendrier de livraison et consommation d'énergie. On ne peut publier la réponse de la SNCB à Alstom car la procédure est en cours. Je n'ai pas connaissance d'un recours.

02.11 Frank Troosters (VB): Lors de l'élaboration du cahier des charges pour l'attribution d'un tel contrat, il faut également penser à l'ancrage local. Il est incompréhensible que le marché parte à l'étranger sur la base d'une qualité technique supérieure de 0,4 % alors qu'une entreprise locale réputée pour sa qualité propose une offre moins chère de 100 millions d'euros. Je puise de l'espoir dans le fait qu'il ne s'agit à ce stade que d'un partenaire privilégié, mais nous avons besoin de ce matériel de toute urgence. Cette décision néglige également l'objectif du gouvernement d'atteindre un taux d'emploi de 80 %. Il est d'ailleurs apparu dans d'autres dossiers que la réglementation européenne n'est pas si importante pour la SNCB. J'espère une issue positive.

02.12 Annick Lambrecht (Vooruit): Het gaat hier om 800 werknemers in Brugge alleen al en om een hoogtechnologisch bedrijf dat een order zou verliezen met een kwaliteitsverschil van 0,4 %. Dat is onbegrijpelijk, zeker gezien de lagere prijs. Soms mogen we wat chauvinistisch zijn als we zo een goede kwaliteit leveren. Ik kan alleen met aandrang vragen dat de NMBS op korte termijn verantwoording aflegt in het Parlement over wat ze unaniem heeft beslist. De raad van bestuur vraag ik om ook aan de lokale economie en de lokale werkgelegenheid te denken, want we moeten niet heiliger zijn dan de paus. Het siert u dat u aanstuurt op een debat over de vraag of lokale tewerkstelling niet moet meespelen. Dat geldt ook voor milieucriteria, om nog maar te zwijgen over mogelijke taalproblemen. Wij zullen u allemaal steunen om dit om te draaien.

02.13 Dorien Cuylaerts (N-VA): Hoewel het inderdaad gaat om een Europese aanbesteding, is dit wel een gemiste kans voor de lokale economie en ook pijnlijk omdat het bod van Alstom behoorlijk lager was. Het gaat hier om belastinggeld. Siemens Mobility overweegt om juridische stappen te ondernemen, wat betekent dat dat bedrijf ook bedenkingen heeft bij de procedure. Tot wanneer kunnen de bedrijven beroep aantekenen? Wat zou dat betekenen qua vertraging? Het is belangrijk dat we in de commissie een gedetailleerd rapport krijgen voor meer transparantie.

02.14 Sophie Thémont (PS): AGC Seneffe is ook op zoek naar overheidsopdrachten om zijn levensvatbaarheid te vrijwaren, aangezien glas een zeer moeilijke sector is. Het verlies van de overheidsopdracht door Alstom betekent een productiedaling van 5 % in Seneffe en voor de onderaannemers. Deze keuze brengt het voortbestaan van de site in Seneffe in gevaar. Waarom zoekt men de producenten elders als we zelf performante bedrijven hebben die kwaliteitsproducten leveren?

U verwijst naar de raad van bestuur van de NMBS, maar sinds uw aantreden werd er de sluiting van stopplaatsen aangekondigd en hebben onze bedrijven naast een overheidsopdracht gegrepen. U moet ervoor zorgen dat deze situatie zich nooit meer voordoet!

02.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik betreur dat de NMBS voor een buitenlands bedrijf gekozen heeft en dat Alstom een ontoereikende offerte ingediend

02.12 Annick Lambrecht (Vooruit): Il s'agit de 800 travailleurs rien qu'à Bruges et d'une entreprise de haute technologie qui perdrait une commande sur la base d'une différence de qualité de 0,4 %. C'est incompréhensible, surtout si on considère le prix inférieur. Quand on fournit une si bonne qualité, il n'y a pas de mal à être un peu chauvin. Je ne peux qu'insister auprès de la SNCB pour qu'elle vienne au Parlement à court terme afin de s'expliquer sur sa décision prise à l'unanimité. Je demande au conseil d'administration de penser également à l'économie locale et à l'emploi local, car nous ne devons pas être plus catholiques que le pape. Il est tout à votre honneur de solliciter instamment la tenue d'un débat sur la question de savoir si l'emploi local ne doit pas entrer en ligne de compte. Il en va de même pour les critères environnementaux, sans parler des éventuels problèmes linguistiques. Nous vous soutiendrons tous pour que le choix final se porte sur Alstom Belgium.

02.13 Dorien Cuylaerts (N-VA): Bien qu'il s'agisse effectivement d'un appel d'offres européen, c'est une occasion manquée pour l'économie locale et c'est également déplorable, car l'offre d'Alstom était considérablement plus basse. En effet, il s'agit de l'argent du contribuable. Siemens Mobility envisage une action en justice, ce qui signifie que cette entreprise a également des objections à l'égard de la procédure. Jusqu'à quand les entreprises peuvent-elles faire appel? Quels retards cela pourrait-il entraîner? Il est important que la commission obtienne un rapport détaillé en vue d'une transparence accrue.

02.14 Sophie Thémont (PS): AGC Seneffe recherche aussi des marchés pour garantir sa viabilité car le verre est un secteur très difficile. La perte du marché par Alstom signifie une perte de 5 % de la production de Seneffe et pour les sous-traitants. Ce choix met en péril le site de Seneffe. Pourquoi chercher ailleurs quand on a des entreprises performantes qui fournissent des produits de qualité?

Vous renvoyez au CA de la SNCB mais, depuis votre prise de fonction, on a annoncé la fermeture de points d'arrêt et la perte d'un marché pour nos entreprises. Agissez pour que cette situation ne se reproduise plus!

02.15 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je regrette le choix non local de la SNCB et une offre défailante d'Alstom, les règles européennes étant bien

heeft. De Europese regels zijn nochtans bekend.

connues.

Ik hoop dat de andere landen voor Alstom zullen kiezen als het de beste offertes indient. Dat moeten we hopen in een open markt!

J'espère que les autres pays sélectionneront Alstom quand elle déposera les meilleures offres; il faut le souhaiter dans un marché ouvert!

02.16 Maaïke De Vreese (N-VA): Het kwaliteitsverschil is minimaal en dan zit Alstom ook nog eens meer dan 100 miljoen euro onder de prijs. Wij vragen dat toch zeer nauwgezet wordt nagekeken of alles correct verloopt. Voor onze lokale economie en tewerkstelling is dit zeer belangrijk en als Alstom dit contract misloopt, wordt de afdeling in Brugge waarschijnlijk gesloten. Hopelijk zult u de Europese aanbestedingen bekijken met de premier.

02.16 Maaïke De Vreese (N-VA): La différence de qualité est minime et Alstom est également à plus de 100 millions d'euros en dessous du prix. Nous demandons que des contrôles très minutieux soient effectués pour s'assurer que les choses sont faites correctement. Ce dossier est très important pour l'économie locale et l'emploi. Si Alstom ne remporte pas ce contrat, le site de Bruges sera probablement fermé. J'espère que vous examinerez les appels d'offres européens avec le premier ministre.

02.17 François De Smet (DéFI): Ik begrijp dat we nog altijd in gesprek zijn met de NMBS, die zich aan de regels inzake de overheidsopdrachten moet houden. Wat vragen doet rijzen, is de weging van de criteria. De offerte van Alstom is 117 miljoen euro goedkoper en het kwaliteitsverschil met de concurrent bedraagt slechts 0,4 %. De raad van bestuur zou zijn keuze moeten toelichten en ons uitleggen hoe men tot een unanieme beslissing gekomen is. U zegt dat eenieder zich moet wenden tot het bestuurslid van zijn politieke kleur. Dat helpt ons niet verder, want DéFI heeft geen bestuurder bij de NMBS, en Les Engagés evenmin!

02.17 François De Smet (DéFI): J'entends que nous sommes toujours en négociation avec la SNCB qui doit respecter les règles de marché public. Ce qui pose question, c'est la pondération entre les critères. L'offre d'Alstom est de 117 millions d'euros moins cher et la différence de qualité avec son concurrent n'est que de 0,4 %. Le conseil d'administration devrait nous éclairer sur son choix et sur son unanimité. Vous renvoyez chacun à l'administrateur de sa couleur. Cela nous fait une belle jambe, je n'ai pas d'administrateur DéFI à la SNCB, Les Engagés non plus!

Er is een minder partocratische benadering nodig. Ik hoop dat de commissie de CEO en de voorzitter van de raad van bestuur zal vragen om hier tekst en uitleg te komen geven, niet met de bedoeling om in te grijpen, maar om de situatie te begrijpen.

Il faut une approche moins partocratique. J'espère que la commission va demander à la CEO et au président du conseil d'administration de venir s'expliquer ici, non pas pour intervenir, mais pour comprendre la situation.

U hebt de juiste houding aangenomen. In de toekomst zal de kwestie van de lokale verankering beter moeten worden meegenomen in de regels, mét inachtneming van de wetgeving inzake overheidsopdrachten en de Europese regelgeving.

Votre attitude est la bonne. À l'avenir, les règles devront mieux intégrer la question de l'ancrage local tout en maintenant le respect des réglementations de marchés publics et des réglementations européennes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inzet van consultants bij een dochterbedrijf van de NMBS" (56002412C)

03 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le recours à des consultants au sein d'une filiale de la SNCB" (56002412C)

03.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): In 2023 raakte bekend dat de Brit Hamid Aghassi, een persoonlijke vriend van spoorbaas Dutordoir, zonder aanbesteding een lucratief contract kreeg van maar liefst 2.200 euro per dag bij Ypto, een IT-bedrijf van de NMBS. Uit een onderzoek van het Rekenhof bleek dat het bij Ypto jarenlang een

03.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): En 2023, on a appris que le Britannique Hamid Aghassi, un ami personnel de la patronne de la SNCB, Sophie Dutordoir, s'était vu attribuer, sans passer par un marché public, un juteux contrat de 2 200 euros par jour auprès d'Ypto, une société informatique de la SNCB. Il est ressorti de l'enquête de la Cour des

standaardpraktijk was om contracten zonder aanbesteding toe te kennen.

comptes que l'attribution de contrats sans appel d'offres était une pratique courante chez Ypto depuis des années.

Hoe beoordeelt u de conclusies van het Rekenhof? Welke maatregelen worden er genomen? Hoe zal de NMBS haar controles verstrengen?

Que pensez-vous des conclusions de la Cour des comptes? Quelles mesures seront prises? Comment la SNCB va-t-elle renforcer ses contrôles?

03.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Op vraag van de CEO zelf en met het akkoord van de raad van de NMBS heeft het auditcomité eind juni 2023 beslist een audit te laten uitvoeren op een IT-dienstverleningscontract uit 2018, afgesloten door Ypto, het IT-filiaal van de NMBS. De audit betrof de naleving van de wetgeving op de overheidsopdrachten en de eventuele rol van de CEO in de gunning van het contract. Voor het eerste punt heeft het management van Ypto een actieplan opgesteld, dat is opgevolgd door het auditcomité. Voorts heeft de audit geen enkele vorm van inmenging of druk vastgesteld vanwege de CEO. Het toenmalige management van Ypto gaf ook aan dat de regels en de budgettaire contouren moesten worden nageleefd.

03.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): À la demande de la CEO elle-même et avec l'accord du conseil de la SNCB, le comité d'audit a décidé fin juin 2023 de commander un audit afin de contrôler un contrat de services informatiques conclu en 2018 par Ypto, la filiale informatique de la SNCB. L'audit a porté sur le respect de la législation en matière de marchés publics et sur le rôle éventuel de la CEO dans l'attribution du contrat. Pour le premier point, la direction d'Ypto a établi un plan d'action, qui a été suivi par le comité d'audit. L'audit n'a par ailleurs constaté aucune ingérence ou pression de la part de la CEO. La direction d'Ypto de l'époque a également précisé que les règles et les contours budgétaires devaient être respectés.

Ook het parket van Brussel heeft na een onderzoek zeer duidelijk geconcludeerd dat er geen sprake was van enig strafbaar feit vanwege mevrouw Dutordoir.

Après enquête, le parquet de Bruxelles a en outre conclu sans équivoque qu'il n'était pas question d'un quelconque fait répréhensible dans le chef de Mme Dutordoir.

Het onderzoek van het Rekenhof richtte zich op de rechtmatigheid van een reeks overheidsopdrachten die werden geplaatst door uiteenlopende overheidsinstanties, waaronder Ypto. Enerzijds erkent het Rekenhof de inspanningen die Ypto al heeft geleverd om zijn interne werking en aanbestedingsproces in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Anderzijds formuleert het ook een reeks aanbevelingen. Het verslag van het Rekenhof werd overigens niet afgewacht om al verbeteringen uit te werken en te implementeren. Er is een driemaandelijks opvolgingsrapportering ten behoeve van het auditcomité van de NMBS.

L'enquête menée par la Cour des comptes s'est concentrée sur la régularité d'une série de marchés publics placés par diverses administrations publiques, dont Ypto. D'une part, la Cour des comptes reconnaît les efforts déjà fournis par Ypto en vue d'aligner son fonctionnement interne et sa procédure d'appel d'offres sur la réglementation. D'autre part, elle formule également une série de recommandations. On n'a d'ailleurs pas attendu le rapport de la Cour des comptes pour déjà préparer et mettre en œuvre certaines améliorations. Un rapport de suivi trimestriel a été prévu à l'attention du comité d'audit de la SNCB.

De *procurement board* van de NMBS zal tijdens het hele aankoopproces een grotere rol krijgen. De NMBS zal Ypto ondersteunen bij het actieplan dat ook aan het Rekenhof werd bezorgd. Het Rekenhof verklaarde recent binnen twee tot drie jaar een opvolgingsaudit te zullen organiseren. De NMBS en Ypto verwelkomen dat initiatief.

Le *procurement board* de la SNCB se verra octroyer un rôle plus important tout au long de la procédure d'acquisition. La SNCB soutiendra Ypto dans le cadre du plan d'action qui a également été soumis à la Cour des comptes. La Cour des comptes a récemment déclaré qu'elle organisera un audit de suivi dans deux à trois ans. La SNCB et Ypto saluent cette initiative.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ziekteverzuim bij het spoor"**

04 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'absentéisme aux**

(56002413C)

04.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Enkele weken geleden raakte het treinverkeer volledig verstoord door het hoge ziekteverzuim bij het spoorwegpersoneel, opvallend kort na de aankondiging van het beleid van de nieuwe regering. Dergelijke spontane acties, die zogenaamd niet vanuit de vakbond komen, treffen vooral de reizigers.

Wat is uw visie? Geloof u dat het massale ziekteverzuim toevallig net na de regeringsaankondiging plaatsvond? Vindt u dat vakbonden dergelijke wilde acties zouden moeten veroordelen? Bent u van plan hierover met de vakbonden in overleg te gaan? Welke maatregelen overweegt u om dit soort acties in de toekomst te voorkomen?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het is nog te vroeg om definitieve uitspraken te doen over een eventuele onnatuurlijke stijging van het ziekteverzuim. De winterperiode zorgt elk jaar voor een toename van de ziektegevallen. Bovendien kent de werkgever de reden van de ziektemeldingen niet en moet hij vertrouwen op het correcte handelen van de arts die het ziekteattest uitreikt.

04.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Stakingen zullen er sowieso nog komen. Hopelijk gebeurt dat dan wel georganiseerd en worden er niet nog eens dergelijke spontane acties op poten gezet.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56002470C van de heer Bayet en vragen nrs. 56002496C, 56002498C en 56002499C van mevrouw Jacquet vervallen.

05 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vrijstelling van de inschrijvingsplicht en de verkeersbelasting voor wagens van Oekraïners" (56002502C)

05.01 Frank Troosters (VB): Wie in Vlaanderen woont en een voertuig koopt, moet dat voertuig inschrijven en vervolgens belasting op de inverkeerstelling en verkeersbelasting betalen. Oekraïners die het tijdelijke beschermingsstatuut genieten, kregen daar bij KB een uitzondering op. De Vlaamse regering vindt het tijd om dat privilege af te bouwen.

chemins de fer" (56002413C)

04.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il y a quelques semaines, le trafic ferroviaire a été très perturbé à cause d'un taux d'absentéisme élevé parmi le personnel ferroviaire. Cette situation s'est produite peu de temps après – ce qui en soi est significatif – l'annonce de la politique que suivra le nouveau gouvernement. De telles actions spontanées, qui soi-disant n'émanent pas du syndicat, affectent principalement les voyageurs.

Quel est votre avis à ce sujet? Croyez-vous que le fait que cet absentéisme massif s'est manifesté juste après l'annonce du gouvernement soit le fruit du hasard? Estimez-vous que les syndicats devraient condamner de telles actions sauvages? Avez-vous l'intention de vous concerter avec les syndicats à ce sujet? Quelles mesures envisagez-vous pour prévenir de telles actions à l'avenir?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il est encore trop tôt pour se prononcer de manière définitive sur une éventuelle hausse anormale du taux d'absentéisme. Chaque année, les cas de maladie sont plus nombreux en période hivernale. En outre, l'employeur ne connaît pas la raison des notifications d'absence pour maladie et doit faire confiance à la correction du médecin délivrant le certificat médical.

04.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): D'autres grèves seront encore menées. Espérons qu'elles seront annoncées et que de telles actions spontanées ne se produiront plus.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56002470C de M. Bayet et les questions n°s 56002496C, 56002498C et 56002499C de Mme Jacquet sont supprimées.

05 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dispense d'immatriculation et de taxe de circulation appliquée aux voitures d'Ukrainiens" (56002502C)

05.01 Frank Troosters (VB): Les personnes qui résident en Flandre et qui achètent un véhicule doivent le faire immatriculer puis payer une taxe de mise en circulation et une taxe de circulation. Un arrêté royal a octroyé une dispense aux Ukrainiens bénéficiant du statut de protection temporaire. Le gouvernement flamand estime qu'il est temps d'abolir ce privilège.

Bent u het daarmee eens? Hoeveel wagens vallen er onder die uitzondering? Hoeveel inkomsten derven we daardoor?

Êtes-vous du même avis? Combien de véhicules sont concernés par cette dispense? Quel est le manque à gagner qui en découle?

05.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Ik kan niet weten hoeveel het er zijn, want ze hoeven zich niet in te schrijven. De keuze werd gemaakt omdat het merendeel van die voertuigen niet over een Europese goedkeuring beschikt en dus niet ingeschreven mocht worden. Het statuut van de autobezitters is een tijdelijk beschermingsstatuut. De gewesten zijn volledig bevoegd voor de voormelde belastingen en niets houdt Vlaanderen tegen om Oekraïners te belasten, bijvoorbeeld op basis van de online registratie van een Oekraïense nummerplaat. Door het bijzondere statuut van de betrokkenen, zal de uitzonderingsmaatregel vanzelf uitdoven. Volgens richtlijn 2001/55/EG kan de tijdelijke bescherming maximum drie jaar duren, maar in dit specifieke geval mag de bescherming telkens met een jaar worden verlengd.

05.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Je ne peux pas connaître le nombre de véhicules concernés puisqu'ils ne doivent pas être immatriculés. Cette décision de dispense avait été prise parce que la majorité de ces véhicules ne possédaient pas l'homologation européenne et ne pouvaient donc pas être immatriculés. Le statut des propriétaires est un statut de protection temporaire. Les régions sont pleinement compétentes pour les taxes précitées et rien n'empêche la Flandre de taxer ces Ukrainiens, par exemple sur la base de l'enregistrement en ligne d'une plaque d'immatriculation ukrainienne. En raison du statut particulier des personnes concernées, cette mesure de dispense s'éteindra d'elle-même. La directive 2001/55/CE prévoit que la protection temporaire peut durer jusqu'à trois ans, mais dans ce cas spécifique, la protection peut chaque fois être prolongée d'un an.

05.03 **Frank Troosters** (VB): We weten niet om hoeveel wagens het gaat en dus ook niet hoeveel inkomsten we misgelopen zijn. Het wordt tijd om na te gaan of de uitzonderingsmaatregelen nog wel nodig zijn.

05.03 **Frank Troosters** (VB): Le nombre de voitures concernées n'est pas connu et par conséquent, nous ignorons quel est le manque à gagner. Il est temps d'évaluer si les dispenses se justifient encore.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het indienen van klachten via de NMBS-app" (56002533C)**

06 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dépôt de plaintes au moyen de l'application de la SNCB" (56002533C)**

06.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Klachten over de NMBS kunnen via de website of per brief worden doorgegeven.

06.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Les plaintes concernant la SNCB peuvent être introduites sur le site web ou par courrier.

Waarom kan dat niet via de NMBS-app? Kunnen reizigers ook een klacht indienen aan een fysiek loket? Zal de NMBS het klachtenproces toegankelijker maken?

Pourquoi n'est-il pas possible de se servir de l'application de la SNCB à cet effet? Les voyageurs peuvent-ils également déposer une plainte à un guichet physique? La SNCB rendra-t-elle la procédure de plainte plus accessible?

06.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Er zijn verschillende manieren om een klacht in te dienen. Online via een contactformulier op de website. Dat kan ook met een smartphone. Reizigers kunnen ook een klachtenformulier op papier ophalen aan het loket en het ook indienen bij een loket naar keuze.

06.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Une plainte peut être introduite de différentes manières. C'est possible en ligne, via un formulaire de contact sur le site web. Pour ce faire, on peut également utiliser son smartphone. En outre, les voyageurs peuvent retirer un formulaire de plainte papier au guichet et le déposer au guichet de leur choix.

06.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Het zou handig zijn als de reizigers ook via de app een klacht zouden

06.03 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Il serait pratique que les voyageurs puissent également introduire

kunnen indienen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overweg aan het station Heizijde" (56002534C)

07.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Telkens wanneer een trein halt houdt aan perron 2 van station Heizijde treedt er een storing op waardoor de overweg onnodig lang gesloten blijft.

Bent u hiervan op de hoogte? Hoe kan dit verholpen worden?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De spoorstroomkring die de overweg beveiligd, loopt tot het begin van het perron. De resterende nuttige perronlengte is te kort om zeer lange treinen te ontvangen. Wanneer een zeer lange trein halt houdt aan het perron blijft die trein de overweg bezetten.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veelplegersdatabank" (56002625C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): De regering wil verkeerscriminelen terecht streng aanpakken en focust daarbij op recidivisten. Zij dragen immers buitenproportioneel bij aan de verkeersonveiligheid. In een hoorzitting schetste de heer Bruggeman van Centrex de obstakels om een veelplegersdatabank op te richten.

Bent u daarvan op de hoogte en bent u het ermee eens? Hoe hoog staat die databank op uw prioriteitenlijstje? Kunt u een timing geven?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik ben niet op de hoogte van het advies van Centrex en het verslag was nog niet beschikbaar toen ik deze vraag kreeg. Ik ben wel op de hoogte van de uitdagingen van het project. Een timing of prijskaartje kan ik nog niet geven. Het zal gaan om een centrale databank, waarvoor justitie de operationele procedures zal ontwerpen. Mijn administratie is bereid om hulp te bieden. Ik beschouw het als een prioritair project.

une plainte via l'application.

L'incident est clos.

07 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le passage à niveau à hauteur de la gare de Heizijde" (56002534C)

07.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Chaque fois qu'un train s'arrête au quai 2 de la gare de Heizijde, un dysfonctionnement se produit, entraînant la fermeture du passage à niveau pendant une période inutilement longue.

Êtes-vous au courant de cette situation? Comment y remédier?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le circuit de voie sécurisant le passage à niveau s'étend jusqu'au début du quai. La longueur utile restante du quai est trop courte pour accueillir des trains très longs. Lorsqu'un train très long s'arrête à quai, il continue d'occuper le passage à niveau.

L'incident est clos.

08 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La base de données des récidivistes" (56002625C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Le gouvernement souhaite, à juste titre, mener une politique stricte à l'égard des criminels de la route et se concentre à cet égard sur les récidivistes. En effet, ceux-ci contribuent de manière disproportionnée à l'insécurité routière. Au cours d'une audition, M. Bruggeman, du Centre de connaissance et d'expertise policières Centrex, a décrit les obstacles à la création d'une base de données des récidivistes.

Êtes-vous au courant de l'avis rendu par Centrex et êtes-vous d'accord avec celui-ci? Quelle priorité accordez-vous à la création de cette base de données? Pouvez-vous fournir un calendrier à cet égard?

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je ne suis pas au courant de l'avis rendu par Centrex et le rapport n'était pas encore disponible lorsque j'ai reçu cette question. En revanche, je suis au courant des défis inhérents au projet. Je ne peux pas encore fournir de calendrier ni de budget. Il s'agira d'une base de données centrale, pour laquelle la Justice développera les procédures opérationnelles. Mon administration est disposée à apporter son aide. Je considère ce projet comme une priorité.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Een veelplegersdatabank is fundamenteel om de strijd tegen recidive adequaat te kunnen voeren.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van
 - **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer in het station Noorderkempen" (56002638C)**
 - **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Noorderkempen" (56002669C)**

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): In het station Noorderkempen had vorig jaar maar liefst een op de vier treinen minstens zes minuten vertraging. Ook worden er vaak treinen afgeschaft. De meeste vertragingen zijn te wijten aan de internationale treinen richting Nederland: als die vertraging oplopen, moeten de lokale treinen wachten. Pendelaars klagen ook over de gebrekkige communicatie bij vertragingen en afschaffingen.

Hoe zal de NMBS de reizigers voortaan tijdig en correct informeren over vertragingen en afschaffingen? Zal de stiptheidsdoelstelling van 90,6 % tegen 2027 uit het openbaredienstcontract wel kunnen worden gehaald, gelet op de huidige problemen? Welke gerichte maatregelen kunnen de regering, de NMBS en Infrabel nemen om de stiptheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer in en rond het station Noorderkempen te verbeteren?

09.02 Frank Troosters (VB): *Wat zijn de oorzaken van de ondermaatse stiptheid in het station Noorderkempen? Hoe wil de NMBS de stiptheid verbeteren? Op welke termijn wil ze die verbeteringen realiseren?*

09.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De stiptheid bij de NMBS blijft stelselmatig verbeteren, met een stiptheid van 91,3 % in januari 2025 in vergelijking met 88,2 % in januari 2024.

Het klopt dat de S35 richting Noorderkempen vaak met vertragingen kampt vanwege de grote drukte op de spoorlijnen. De S35 rijdt bovendien over een hogesnelheidslijn, waar hij de laagste prioriteit heeft. De NMBS en Infrabel hebben samen een actieplan ontwikkeld om de stiptheid op korte en lange termijn te verbeteren.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Une base de données des récidivistes est fondamentale pour lutter adéquatement contre la récidive.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de
 - **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ponctualité et la fiabilité du trafic ferroviaire à la gare de Noorderkempen" (56002638C)**
 - **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Noorderkempen" (56002669C)**

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): À la gare de Noorderkempen, un train sur quatre accusait un retard d'au moins six minutes l'année dernière. Des trains sont également souvent supprimés. La plupart des retards sont dus aux trains internationaux en direction des Pays-Bas: lorsque ceux-ci ont du retard, les trains locaux doivent attendre. Les navetteurs se plaignent également du manque de communication en cas de retard ou de suppression.

Comment la SNCB compte-t-elle désormais informer rapidement et correctement les voyageurs sur les retards et les suppressions? Compte tenu des problèmes actuels, l'objectif de ponctualité de 90,6 % d'ici 2027 prévu dans le contrat de service public sera-t-il encore réalisable? Quelles mesures ciblées le gouvernement, la SNCB et Infrabel peuvent-ils prendre pour améliorer la ponctualité et la fiabilité du trafic ferroviaire dans et autour de la gare de Noorderkempen?

09.02 Frank Troosters (VB): *Quelles sont les causes de la ponctualité médiocre enregistrée à la gare de Noorderkempen? Comment la SNCB entend-elle améliorer la ponctualité? Dans quel délai procèdera-t-elle à ces améliorations?*

09.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): À la SNCB, la ponctualité des trains continue de s'améliorer systématiquement, avec un taux de ponctualité de 91,3 % en janvier 2025 contre 88,2 % en janvier 2024.

Il est exact que le S35 en direction de Noorderkempen subit souvent des retards en raison du trafic très dense sur les lignes ferroviaires. En outre, le S35 circule sur une ligne à grande vitesse, où il a la priorité la plus basse. La SNCB et Infrabel ont développé ensemble un plan d'action pour améliorer la ponctualité à court et à long terme.

De NMBS hecht veel belang aan een snelle en duidelijke communicatie bij verstoord treinverkeer. Ze gebruikt daarbij verschillende communicatiekanalen, zoals de NMBS-app en de digitale schermen in de stations. Het openbaredienstcontract van de NMBS legt ter zake ook specifieke verplichtingen op. Jaarlijks wordt de NMBS geëvalueerd op basis van de prestatie-indicator 'informatie aan de reizigers'. Voor het jaar 2023 behaalde de NMBS een beter resultaat dan overeengekomen.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik geloof dat de NMBS en Infrabel de nodige inspanningen leveren, maar in het station Noorderkempen bedraagt de stiptheid slechts 70 %. Wat zal er specifiek gebeuren voor dat station?

De informatie in de NMBS-app stemt vaak niet overeen met de realiteit. Door nauwkeuriger te communiceren, kan de NMBS vermijden dat reizigers nodeloos blijven wachten op een trein die uiteindelijk toch niet komt.

09.05 Frank Troosters (VB): De cijfers gaan de goede richting uit, maar de frustraties blijven groot. Het moet echt beter kunnen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcoholcontroles" (56002639C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Rijden onder invloed van alcohol is nog steeds een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen, vaak met dodelijke afloop. Meer alcoholcontroles en dus een hogere pakkans vormen ongetwijfeld een deel van de oplossing. Helaas blijken er op dat vlak grote verschillen te bestaan tussen de politiezones. Vias institute pleit dan ook voor een ondergrens.

Bent u het daarmee eens? Kunt u meer kwijt over de voorgenomen geïntegreerde databank van alle alcoholcontroles?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik ben absoluut voor versterkte alcoholcontroles, zowel op willekeurige plaatsen en tijdstippen als op problematische plaatsen en momenten. De pakkans moet omhoog. Uit een recent internationaal onderzoek gecoördineerd door Vias institute komt ons land als de trieste koploper wat betreft het

La SNCB attache une grande importance à une communication rapide et claire en cas de perturbation du trafic ferroviaire. À cet effet, elle se sert de différents canaux de communication, comme l'app SNCB et les écrans numériques installés dans les gares. Le contrat de service public de la SNCB impose également des obligations spécifiques à cet égard. Chaque année, la SNCB est évaluée sur la base de l'indicateur de performance "information aux voyageurs". Pour l'année 2023, la SNCB a obtenu un meilleur résultat que convenu.

09.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je suis convaincue que la SNCB et Infrabel fournissent les efforts nécessaires, mais à la gare de Noorderkempen, la ponctualité n'est que de 70 %. Quelles mesures spécifiques seront-elles prises pour cette gare?

Souvent, les informations disponibles sur l'appli de la SNCB ne correspondent pas à la réalité. En communiquant plus précisément, la SNCB pourrait éviter aux voyageurs d'attendre inutilement un train qui ne viendra finalement pas.

09.05 Frank Troosters (VB): Les chiffres évoluent dans la bonne direction, mais d'importantes frustrations subsistent. Il doit vraiment être possible de faire mieux.

L'incident est clos.

10 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les contrôles d'alcoolémie" (56002639C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): La conduite sous l'influence de l'alcool demeure l'une des principales causes d'accidents, souvent mortels. L'augmentation des contrôles d'alcoolémie et, dès lors, de la probabilité d'être arrêté font sans aucun doute partie de la solution. Il apparaît malheureusement qu'il existe de grandes différences entre les zones de police à cet égard. L'institut Vias préconise donc l'instauration d'un seuil.

Partagez-vous cet avis? Pouvez-vous nous en dire plus sur le projet de banque de données intégrée de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je suis tout à fait favorable au renforcement des contrôles d'alcoolémie, tant à des endroits et à des heures aléatoires qu'à des endroits et à des heures à risque. La probabilité d'être arrêté doit augmenter. Selon une enquête internationale coordonnée récemment par l'institut Vias, notre pays bat de

aanvaardbaar vinden van rijden wanneer men veel heeft gedronken. De vorm die de noodzakelijke actie moet aannemen, zal ik nog met mijn collega van Binnenlandse Zaken bespreken. In Zweden, bijvoorbeeld, moet elke politieagent dagelijks een klein deel van de arbeidstijd aan alcoholcontroles besteden en dat bleek een echte gamechanger.

Metten is weten en de regering is vast van plan om in deze legislatuur voor een volledige registratie van alle alcoholcontroles te zorgen.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Als men gericht beleid wil voeren, moet men dat onder andere doen op basis van objectieve data.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aangepaste dienstregeling van de NMBS" (56002640C)

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op 3 februari 2025 heeft de NMBS de nieuwe dienstregeling licht aangepast om het treinverkeer op bepaalde lijnen te optimaliseren en om te anticiperen op de impact van werken van Infrabel.

Welke lijnen en welke verbindingen werden specifiek aangepast? Werd er rekening gehouden met de aanhoudende klachten na de invoering van de nieuwe dienstregeling op 15 december 2024? Is het de bedoeling om na afloop van deze werken terug te keren naar de oorspronkelijke dienstverlening? Is de communicatie van de NMBS voldoende?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Er werden inderdaad aanpassingen ingevoerd als gevolg van vragen en klachten van de reizigers. Zo werd de IC 3427 Turnhout-Binche met 10 minuten vervoegd om de aansluiting vanuit Herentals naar Antwerpen-Centraal in de vroege ochtenduren te verzekeren.

Aanpassingen wegens werken van Infrabel zijn tijdelijke aanpassingen op de seizoensdienstregeling. Daarnaast maakten Infrabel en de NMBS ook een lijst met werken die langer duren. Na afloop van de werken is het de bedoeling om naar de oorspronkelijke dienstregeling terug te keren.

Op 3 februari waren de aanpassingen die doorgevoerd werden ten gevolge van werken eerder

tristes records en matière de tolérance face à l'alcoolémie au volant: une large part de la population estime acceptable de conduire en état d'ébriété avancée. J'examinerai avec mon collègue de l'Intérieur la forme à donner aux actions à mettre en place. En Suède, par exemple, chaque policier doit consacrer quotidiennement une petite partie de son temps de travail à des contrôles d'alcoolémie, ce qui a véritablement changé la donne.

Mesurer, c'est savoir, et le gouvernement a la ferme intention d'assurer un enregistrement complet de tous les contrôles d'alcoolémie au cours de cette législature.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): La mise en œuvre de politiques ciblées nécessite, entre autres, de se fonder sur des données objectives.

L'incident est clos.

11 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le changement d'horaire de la SNCB" (56002640C)

11.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le 3 février 2025, la SNCB a légèrement adapté les nouveaux horaires afin d'optimiser la circulation des trains sur certaines lignes et d'anticiper les répercussions de travaux d'Infrabel.

Quelles lignes et quelles liaisons ont-elles été spécifiquement touchées par ces adaptations? Les plaintes persistantes qui ont suivi l'instauration des nouveaux horaires, le 15 décembre 2024, ont-elles été prises en considération? L'objectif est-il de revenir à l'horaire initial à l'issue de ces travaux? La communication de la SNCB est-elle suffisante?

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Des adaptations ont en effet été mises en œuvre à la suite de demandes et de plaintes des voyageurs. L'IC 3427 Turnhout-Binche a ainsi été avancé de 10 minutes pour assurer la correspondance depuis Herentals vers Anvers-Central tôt le matin.

Les adaptations dues à des travaux d'Infrabel sont des modifications temporaires de l'horaire saisonnier. Infrabel et la SNCB ont également dressé une liste de travaux de plus longue durée. L'objectif est de revenir à l'horaire initial à l'issue de ces travaux.

Le 3 février, les changements apportés en raison des travaux ont été plutôt limités. Parfois, Infrabel

beperkt. Soms legt Infrabel tijdelijk snelheidsbeperkingen op wegens de slechte staat van het spoor.

De NMBS hecht veel belang aan duidelijke en toegankelijke communicatie met de reizigers. Dit gebeurt op verschillende manieren online en in de stations.

Onderhoudswerkzaamheden en verbeteringen aan de spoorweginfrastructuur zijn nodig om de robuustheid van het verkeer op de middellange en lange termijn te verbeteren. De werkzaamheden worden, behalve in noodgevallen zoals kabeldiefstal, ruim op voorhand gepland.

Op grond van de geregelde dialoog tussen Infrabel en de NMBS communiceert de NMBS over hinder en beperkingen op het spoornet wegens werkzaamheden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geluidsoverlast van het vliegverkeer op Brussels Airport" (56002644C)

12.01 François De Smet (DéFI): Wat de geluidshinder van de nationale luchthaven betreft, voorziet het regeerakkoord in de oprichting van een werkgroep die een wet moet voorbereiden waarin de procedures en vliegroutes worden vastgesteld.

Tot op heden werden de effecten van de nachtvluchten voor omwoners nog niet beoordeeld. Momenteel vliegen er meer vliegtuigen over Brussel dan over de Noordrand.

Vele Europese luchthavens moeten zich houden aan strenge regels en quota voor nachtvluchten, of zelfs een volledig verbod op nachtvluchten, zonder dat er een vermindering van de ontwikkeling van de economische activiteiten van die luchthavens werd vastgesteld.

Volgens een recente beschikking van de rechtbank van eerste aanleg Brussel moet de Belgische Staat tegen 1 januari 2026 een volledige effectenstudie bezorgen en mogen drie vliegroutes niet gebruikt worden wanneer de geluidsnormen van het besluit-Gosuin van 1999 worden overschreden. De rechtbank stelde een maximale dwangsom vast van 18 miljoen euro voor elk van de drie routes.

impose des limitations de vitesse temporaires en raison du mauvais état de la voie.

La SNCB accorde une grande importance à une communication claire et accessible aux voyageurs. Celle-ci est assurée de différentes manières, en ligne et dans les gares.

Des travaux d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires pour améliorer la robustesse du trafic à moyen terme et à long terme. Les travaux sont planifiés longtemps à l'avance, sauf en cas d'urgence, par exemple en cas de vol de câbles.

La communication sur les perturbations et les restrictions sur le réseau ferroviaire dues aux travaux se fait dans le cadre du dialogue régulier entre Infrabel et la SNCB.

L'incident est clos.

12 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National" (56002644C)

12.01 François De Smet (DéFI): En ce qui concerne les nuisances sonores provoquées par l'aéroport national, l'accord de gouvernement propose d'instituer un groupe de travail chargé de préparer une loi visant à encadrer les procédures et routes aériennes.

Jusqu'à présent, les incidences des vols de nuit pour les riverains n'ont pas été évaluées. Bruxelles est actuellement davantage survolée que le Noordrand.

De nombreux aéroports européens disposent de réglementations strictes et de quotas en matière de survol aérien de nuit, ou prévoient une interdiction totale des vols de nuit, sans qu'une baisse du développement de l'activité économique des aéroports ne soit constatée.

En vertu d'une récente ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles, l'État belge doit fournir une étude d'incidence complète pour le 1^{er} janvier 2026 et trois routes aériennes ne peuvent pas être exploitées en cas de dépassement des limites fixées par l'arrêté Gosuin de 1999. L'ordonnance a fixé un plafond de 18 millions d'euros d'astreintes pour chacune des trois routes aériennes.

Welke werkmethode zult u volgen in dit dossier? Zult u contact opnemen met alle betrokken spelers? Behoort een verbod op nachtvluchten tussen 22 uur en 7 uur tot de mogelijke oplossingen?

Wat doet u om de dreiging van dwangsommen, die een weerslag zou hebben op de overheidsfinanciën, af te wenden?

12.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Het gaat over een vonnis waarin er naar de beschikking verwezen wordt, en niet over de beschikking zelf. Ik heb het vonnis volledig gelezen. In het regeerakkoord staat beschreven op welke manier we in dit dossier te werk zullen gaan. In tegenstelling tot u zie ik daarin geen poging om de vis te verdrinken in allerhande commissies, maar een ongeziene formule met werkgroepen. De regering heeft alle troeven in handen om de doelen op gebied van milieu, volksgezondheid, economie en werkgelegenheid te bereiken.

In de Europese verordening nr. 598/2014 zijn de geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens vastgelegd. Als het nodig is, zullen we die toepassen. Ik zal in elk geval de in die verordening vermelde stakeholders raadplegen. De partijen hebben drie maanden de tijd om hun opmerkingen te bezorgen voordat er nieuwe beperkingen worden ingesteld. Buurtbewoners die geluidshinder ondervinden van het luchtverkeer, de betrokken lokale autoriteiten, lokale ondernemingen die in de omgeving van de luchthaven gevestigd zijn en waarvan de activiteiten gevolgen ondervinden van het luchtverkeer en de exploitatie van de luchthaven, de exploitanten van de luchthaven, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de netwerkbeheerder, en eventueel de slotcoördinator, zullen dus allemaal geraadpleegd worden.

Wat het verbod op nachtvluchten op Brussels Airport tussen 22 uur en 7 uur betreft, verwijs ik naar het regeerakkoord. Ik zal streven naar een evenwicht tussen het welzijn van de omwoners en de economische belangen van de sector.

12.03 **François De Smet** (DéFI): Net als uw voorganger ziet u veel heil in de werkgroepen en de algemene goodwill. Ik hoop dat u meer overtuigingskracht aan de dag zult leggen dan hij!

De andere piste is die van de beroepsprocedures in rechte, maar als er een rechterlijke beslissing zou zijn, zou dat allang bekend zijn. Het echte antwoord moet van de politiek komen, en kan pas gevonden worden wanneer het momentum daar is, namelijk bij de onderhandelingen over een regeerakkoord. Helaas heeft men die kans gemist, want niemand

Quelle méthode de travail allez-vous adopter dans ce dossier? L'ensemble des acteurs seront-ils contactés? L'interdiction des vols de nuit de 22 h 00 à 07 h 00 figure-t-elle à l'agenda des solutions?

Quelle réponse apporterez-vous à la menace d'astreintes qui risque de grever les finances publiques?

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Il s'agit d'un jugement qui fait référence à l'ordonnance, et non l'ordonnance elle-même. Je l'ai intégralement lu. L'accord de gouvernement prévoit la méthodologie à appliquer dans ce dossier. Contrairement à vous, je n'y vois pas d'encombrement mais un format inédit de groupes de travail. Le gouvernement met toutes les chances de son côté pour atteindre les objectifs environnementaux, de santé publique, économiques et d'emploi.

Le règlement européen n° 598/2014 définit les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports. Nous l'appliquerons si besoin. Je solliciterai au minimum les acteurs prévus par ce règlement. Les parties ont trois mois pour déposer leurs observations avant l'adoption de nouvelles restrictions. Seront donc consultés les riverains subissant les nuisances sonores du trafic aérien, les autorités locales concernées, les entreprises locales implantées à proximité des aéroports dont les activités sont affectées, les exploitants de l'aéroport, les prestataires de services de navigation aérienne, les gestionnaires du réseau, et éventuellement le coordinateur des créneaux horaires.

Concernant l'interdiction des vols de nuit à Bruxelles-National de 22 h 00 à 07 h 00, je me réfère à l'accord de gouvernement. Je m'efforcerai de faire coexister un équilibre entre le bien-être des riverains et les intérêts économiques du secteur.

12.03 **François De Smet** (DéFI): À l'instar de votre prédécesseur, vous misez beaucoup sur les groupes de travail et la bonne volonté générale. Je vous souhaite d'être plus persuasif que lui!

L'autre piste est celle des recours juridiques, mais s'il y avait une réponse judiciaire, cela se saurait. La vraie réponse est politique et ne peut avoir lieu qu'au moment clé de la négociation d'un accord de gouvernement. Hélas, on a manqué le coche, car personne n'a priorisé l'intérêt des riverains, qu'ils soient Bruxellois, Flamands ou Wallons.

heeft de belangen van de omwoners – Brusselaars, Vlamingen of Walen – als een prioriteit beschouwd.

Ik noteer niettemin dat u van goede wil bent en ik wens u veel succes!

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gebrekkige stiptheid in het station Genk" (56002670C)

13.01 Frank Troosters (VB): *Het station van Genk was in 2024 het minst stipte treinstation van het land.*

Hoe komt dat? Welke oplossingen stelt de NMBS voor? Hoeveel keer heeft de stad Genk hierover al een melding of een klacht ingediend?

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De stiptheid van de treinen bij de NMBS blijft stelselmatig verbeteren. Niettemin zijn er op bepaalde trajecten nog dalingen, zoals op de verbindingen naar Genk. Dat komt door de beperkte spoorinfrastructuur tussen Landen en Genk, waar treinen over een enkelspoor moeten rijden. Daardoor kunnen zelfs kleine vertragingen zich snel opstapelen. Bovendien passeren de treinen naar Genk drukke knooppunten zoals Gent, Brussel, Leuven en Hasselt, wat de kans op vertragingen vergroot. Enkel bijkomende investeringen in de infrastructuur kunnen een structurele oplossing bieden.

13.03 Frank Troosters (VB): Dat is een duidelijk en eerlijk antwoord. Ik hoop dat de stiptheid in het station van Genk in 2026 zal verbeteren.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking van 31 maart" (56002671C)
 - Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij het spoor" (56002677C)
 - Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstaking" (56002970C)
 - Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De chaos tijdens de treinstaking" (56003139C)

Je note néanmoins votre bonne volonté et vous souhaitez bonne chance!

L'incident est clos.

13 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le manque de ponctualité des trains à la gare de Genk" (56002670C)

13.01 Frank Troosters (VB): *En 2024, la ponctualité des trains était la plus faible à la gare de Genk.*

Comment cette situation s'explique-t-elle? Quelles solutions la SNCB propose-t-elle? Combien de fois la ville de Genk a-t-elle signalé le problème ou a-t-elle déposé une plainte?

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): La ponctualité des trains de la SNCB continue de s'améliorer systématiquement. Toutefois, on constate encore des tassements sur certains trajets, comme les liaisons vers Genk, liés notamment à l'infrastructure ferroviaire limitée entre Landen et Genk, où les trains doivent circuler sur une seule voie. Par conséquent, même des retards mineurs peuvent s'accumuler rapidement. De plus, les trains à destination de Genk passent par des nœuds très fréquentés tels que Gand, Bruxelles, Louvain et Hasselt, ce qui augmente le risque de retards. Seuls des investissements supplémentaires dans l'infrastructure peuvent apporter une solution structurelle.

13.03 Frank Troosters (VB): C'est une réponse claire et honnête. J'espère que la ponctualité à la gare de Genk s'améliorera en 2026.

L'incident est clos.

14 **Questions jointes de**
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève du 31 mars à la SNCB" (56002671C)
 - Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves du rail" (56002677C)
 - Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève sur le rail" (56002970C)
 - Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chaotique pendant la grève des trains" (56003139C)

14.01 Frank Troosters (VB): *De vakbonden kondigden na een overleg met de minister van Mobiliteit acties aan.*

Kan de minister de gesprekken met de vakorganisaties toelichten? Kan hij de stakingen vermijden?

14.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): De recente vakbondsacties hebben de continuïteit van de openbare dienstverlening in het gedrang gebracht. Het vertrouwen van de reizigers dreigt erdoor een knauw te krijgen. U en de NMBS hebben deze actie van onafhankelijke vakbonden, die amper 5 % van het personeel vertegenwoordigen, veroordeeld. U hebt de twee grote vakbonden ontmoet, maar het feit dat niet alle vakbonden op dezelfde lijn zitten bemoeilijkt de situatie.

Hoe kunnen we garanderen dat er een efficiënte sociale dialoog gevoerd wordt? Hoe kunnen we zorgen voor een evenwicht tussen de vakbondseisen en de noodzaak om te voorkomen dat het netwerk lamgelegd wordt?

14.03 Irina De Knop (Open Vld): De recente spoorstaking zorgde voor grote hinder. Ondanks de gegarandeerde dienstverlening reden sommige aangekondigde treinen niet. Ook waren er veel klachten over de verminderde samenstelling van treinen, waardoor niet alle reizigers nog konden opstappen in de overvolle treinstellen.

Waarom reden zoveel treinen met minder wagons? Waarom reed slechts een op de drie treinen? Krijgen de reizigers een speciale compensatie?

14.04 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Wat de vakbonden betreft, wil ik niet alles op één hoop gooien. Ik heb regelmatig contact met de grote erkende vakbondsorganisaties, die meer dan 90 % van het personeel vertegenwoordigen, en die contacten verlopen in een goede verstandhouding.

De vakbonden hebben twee soorten eisen: over de pensioenen, een materie waarover ik niet bevoegd ben, en over de modernisering van de NMBS. Ter zake vragen de vakbonden terecht verduidelijking over het regeerakkoord, in het bijzonder over de evolutie van HR Rail, de modernisering van het personeelsbeleid en het sociaal overleg.

Het is mijn ambitie de NMBS voor te bereiden op de periode na 2032 – de datum van de liberalisering van het spoor – en een kader te creëren waarin de NMBS

14.01 Frank Troosters (VB): *Après une concertation avec le ministre de la Mobilité, les syndicats ont annoncé des actions.*

Le ministre peut-il donner plus d'informations sur les discussions avec les syndicats? Peut-il éviter les grèves?

14.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): Les récentes actions syndicales ont eu des conséquences sur la continuité du service public. La confiance des usagers risque d'en être affectée. La SNCB et vous-même avez condamné cette action de syndicats indépendants, qui représentent à peine 5 % du personnel. Vous avez rencontré les deux grands syndicats, mais l'absence d'une ligne syndicale unifiée complique la situation.

Comment garantir un dialogue social efficace? Comment assurer un équilibre entre les revendications syndicales et la nécessité d'éviter une paralysie du réseau?

14.03 Irina De Knop (Open Vld): La récente grève du rail a provoqué d'importantes perturbations. En dépit du service garanti, certains trains annoncés n'ont pas circulé. Il y a également eu de nombreuses plaintes sur la composition réduite des trains, qui a empêché une partie des voyageurs de monter à bord des trains bondés.

Pourquoi tant de trains ont-ils circulé avec un nombre réduit de voitures? Pourquoi seul un train sur trois circulait-il? Les passagers recevront-ils une compensation spéciale?

14.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Je ne veux pas faire d'amalgame concernant les syndicats. Je suis en contact régulier avec les grandes organisations syndicales reconnues, qui représentent plus de 90 % du personnel, et ces contacts sont bons.

Les syndicats ont deux types de revendications: sur les pensions, domaine pour lequel je ne suis pas compétent, et sur la modernisation de la SNCB. À cet égard, les syndicats demandent, à raison, des éclaircissements sur l'accord du gouvernement, en particulier sur l'évolution de HR Rail, la modernisation de la politique du personnel et la concertation sociale.

Mon ambition consiste à préparer la SNCB à l'après-2032 – date de la libéralisation du rail – et à mettre en place le cadre pour que la SNCB puisse réaliser

haar opdrachten van openbare dienst kan vervullen, binnen het productiviteitstraject dat haar toegewezen werd. Zoals steeds moeten we beginnen met onderhandelingen.

(Nederlands) We hebben een tijdschema opgesteld met de vakbonden en de overheidsbedrijven voor de onderhandelingen, die onder meer gaan over de overdracht en de reikwijdte van de activiteiten van HR Rail, maar eveneens over de werkgelegenheid, het personeelsstatuut, de arbeidsomstandigheden enz.

Het regeerakkoord stelt dat de gegarandeerde dienstverlening moet worden versterkt, en dat ze het hele netwerk moet dekken.

Ook zullen we ons buigen over de financiering van de sector en over de vraag hoe we de geplande besparingen kunnen doorvoeren zonder de werkgelegenheid en het welzijn van het personeel in het gedrang te brengen. Tevens willen we garanderen dat de ambities uit de openbardienstcontracten van de NMBS en Infrabel kunnen worden gerealiseerd.

(Frans) De sociale dialoog werd opgestart en zal in de komende maanden om de twee weken worden voortgezet. Ik zal er ook op toezien dat alle stakeholders hun standpunten kunnen uiteenzetten.

(Nederlands) De verklaring voor de beperkte samenstelling van treinen is dat het treinverkeer ook tijdens stakingsdagen kan getroffen worden door plotse evenementen, zoals pannes.

Voor de reizigers is de standaardcompensatieregeling van toepassing, die genereuzer is dan de Europese wetgeving over de rechten en plichten van treinreizigers.

14.05 Frank Troosters (VB): Ik ben blij te horen dat u de liberalisering voor 2032 gaat voorbereiden.

Hopelijk slaagt het sociaal overleg erin om de bezorgdheden van het personeel weg te nemen. Ook hoop ik dat de gegarandeerde dienstverlening wordt verruimd, want vandaag blijven er nog heel wat mensen in de kou staan.

14.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): Overleg en het zoeken naar een compromis staan centraal in uw aanpak. Dat is essentieel om het vertrouwen van de reizigers in het spoor in stand te houden. Het stakingsrecht is een grondrecht, maar mag het land niet lam leggen. Het treinvervoer als openbare dienst kan enkel duurzaam blijven bestaan als de belangen

ses missions de service public, dans la trajectoire de productivité qui lui est assignée. Comme toujours, il faut commencer par des négociations.

(En néerlandais) En concertation avec les syndicats et les entreprises publiques, nous avons établi un calendrier des négociations, qui porteront notamment sur le transfert et la portée des activités de HR Rail, mais également sur l'emploi, le statut du personnel, les conditions de travail, etc.

L'accord de gouvernement prévoit le renforcement du service garanti, qui doit couvrir l'ensemble du réseau.

Nous examinerons le financement du secteur et la question de savoir comment réaliser les économies planifiées sans mettre en péril l'emploi et le bien-être du personnel. Par ailleurs, nous souhaitons garantir que les ambitions formulées dans les contrats de service public de la SNCB et d'Infrabel puissent être réalisées.

(En français) Le dialogue social est en place et se poursuivra dans les prochains mois, tous les 15 jours. Je m'assure que chacune des parties puisse s'exprimer également.

(En néerlandais) La composition réduite des trains s'explique par le fait que les jours de grève aussi, le trafic ferroviaire peut être affecté par des événements soudains tels que des pannes.

Pour les voyageurs, le régime de compensation standard, qui est plus généreux que la législation européenne sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, est applicable.

14.05 Frank Troosters (VB): Je me réjouis d'entendre que vous allez préparer la libéralisation pour 2032.

J'espère sincèrement que la concertation sociale permettra de dissiper les inquiétudes du personnel. J'espère également que le service garanti sera élargi, car à l'heure actuelle, de nombreux voyageurs sont encore abandonnés à leur sort.

14.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): La concertation et la recherche d'un compromis sont au cœur de votre approche. C'est essentiel pour maintenir la confiance des usagers dans le rail. Le droit de grève est fondamental mais ne peut paralyser le pays. Le service public ferroviaire ne sera pérennisé que s'il concilie les intérêts des

van de werknemers samengaan met die van de treinreizigers.

14.07 Irina De Knop (Open Vld): Ik heb de indruk dat deze commissie er al in berust dat de aangekondigde stakingen zullen plaatsvinden, met alle verstrekende gevolgen van dien. Zo verliezen we reizigers. Het is positief dat u regelmatig samen zit met de NMBS, maar zal één ontmoeting om de twee weken wel volstaan om op korte termijn resultaten te boeken?

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- **Isabelle Hansez aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "De toegankelijkheid voor PBM's, de netheid en de onveiligheid in het station Luik-Guillemins" (56002705C)
- **Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "De toegankelijkheid van het station Luik-Guillemins" (56003465C)
- **Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "De bereikbaarheid van het station Luik-Guillemins per fiets" (56003467C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De roltrappen en liften in het station Luik-Guillemins zijn vaak defect, wat voor moeilijkheden zorgt voor personen met beperkte mobiliteit en mensen die zich met kinderen verplaatsen.

Werd er een renovatieplan uitgewerkt? Welke bedragen moeten er hiervoor worden uitgetrokken? Als dergelijke recente installaties niet kunnen worden hersteld, kan men dan verhaal halen op de fabrikant?

In de oorspronkelijke plannen voor het station was er ook voorzien in een toegang voor fietsers, maar daar werd nooit werk van gemaakt. Zal die er ooit komen en zo ja, wanneer?

15.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): In het station Luik-Guillemins bieden 50 roltrappen en 12 liften toegang tot de perrons. Sinds 2019 worden die voorzieningen regelmatig onderhouden. De voorbije weken waren 19 daarvan echter defect, met alle funeste gevolgen van dien voor het reizigerscomfort, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit.

De externe dienstverlener die belast is met het onderhoud, ondervindt problemen om de goede werking van de voorzieningen te verzekeren.

travailleurs et ceux des usagers.

14.07 Irina De Knop (Open Vld): J'ai l'impression que cette commission s'est déjà résignée à ce que les grèves annoncées aient lieu, avec les lourdes conséquences que cela implique. Cela nous fait perdre des voyageurs. Il est positif que vous rencontrez régulièrement la SNCB, mais une réunion tous les quinze jours suffira-t-elle à obtenir des résultats à court terme?

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **Isabelle Hansez à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)** sur "L'accès pour les PMR, la propreté et l'insécurité à la gare de Liège-Guillemins" (56002705C)
- **Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)** sur "L'accessibilité de la gare de Liège-Guillemins" (56003465C)
- **Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)** sur "L'accessibilité cyclable de la gare de Liège-Guillemins" (56003467C)

15.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les escalators et ascenseurs de la gare de Liège-Guillemins sont souvent en panne, causant des difficultés aux personnes à mobilité réduite et à celles se déplaçant avec des enfants.

A-t-on prévu un plan de rénovation? Quels seront les montants nécessaires? Si on ne peut réparer des appareils si récents, peut-on se retourner contre leur fabricant?

Les plans initiaux de la gare prévoient un accès cyclable, mais il n'a jamais été réalisé. Le sera-t-il un jour et quand?

15.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): À la gare de Liège-Guillemins, l'accès aux quais est facilité par 50 escalators et 12 ascenseurs. Depuis 2019, ces équipements sont régulièrement entretenus. Ces dernières semaines, 19 de ces dispositifs ont été en panne, ce qui a nui au confort des voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite.

Le prestataire externe qui assure la maintenance a des difficultés à assurer leur bon fonctionnement. Si certaines pièces doivent être fabriquées, cela ne

Sommige onderdelen moeten vervaardigd worden, maar dat verklaart slechts een klein deel van de achterstand. De NMBS vindt die situatie onaanvaardbaar en voert al weken gesprekken met de dienstverlener.

Er werd een actieplan opgesteld en dat levert resultaten op. Alle voorzieningen zullen in de loop van het eerste trimester van 2025 opnieuw in werking zijn, met uitzondering van twee roltrappen waarvan de herstelling vertraging heeft opgelopen omdat er onderdelen ontbreken.

De NMBS ziet erop toe dat de dienstverlener zijn contractuele verbintenissen nakomt met het oog op een optimale beschikbaarheid van de voorzieningen.

De spoorwegmaatschappij hecht ook veel belang aan de netheid van de stations. Die wordt regelmatig beoordeeld aan de hand van een Europese norm. De NMBS moet een minimale kwaliteitsscore halen van 86 % en met zijn scores die de voorbije zes maanden schommelden tussen 80 % en 92 %, haalt het station Luik-Guillemins die norm regelmatig.

De NMBS neemt maatregelen om de veiligheid van de parkings te verbeteren, onder meer door geleidelijk meer bewakingsfaciliteiten in te zetten, waaronder meer camera's en een betere verlichting.

Securail voert meer preventieve patrouilles uit, wat zorgt voor een ontradend effect. De veiligheid in en rond het station wordt nauw opgevolgd door de NMBS. In overleg met alle betrokken partijen werd er een geïntegreerd veiligheidsplan uitgewerkt. De veiligheid in de buurt van de buitenparking hangt af van factoren die de NMBS vaak niet in de hand heeft, maar de spoorwegmaatschappij werkt daarvoor samen met de lokale autoriteiten. In het voorjaar van 2025 zullen de werkzaamheden opgestart worden om een verbinding tot stand te brengen tussen de achterzijde van het station Luik-Guillemins en het Waalse fietsnetwerk (RAVeL), waardoor het station gemakkelijker per fiets zal kunnen worden bereikt.

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): U zegt niet of dat op 21 maart of 21 juni operationeel zal zijn, maar ik hoop dat het snel gebeurt. Ik ben blij met het actieplan rond de toegankelijkheid. De moeilijke toegang tot de perrons weerhoudt mensen ervan om de trein te nemen. De roltrappen aan spoor 3, waar de grote lijnen langsrijden, zijn vaak defect. Ik hoop dat er snel actie wordt ondernomen om die problemen op te lossen.

Het incident is gesloten.

justifie qu'une minorité de retards. La SNCB considère cette situation comme inacceptable et s'entretient depuis des semaines avec ce prestataire.

Un plan d'action est mis en place, qui porte ses fruits. Tous les équipements seront à nouveau opérationnels au premier trimestre 2025, à l'exception de deux escalators dont la réparation est retardée faute de pièces détachées.

La SNCB veille à ce que le prestataire respecte ses engagements contractuels, le but étant une disponibilité optimale des équipements.

L'entreprise porte une grande attention à la propreté des gares. Le niveau de propreté est régulièrement évalué selon une norme européenne. La SNCB doit atteindre un score de qualité de minimum 86 %, que la gare de Liège dépasse régulièrement avec des évaluations allant de 80 à 92 % au cours des six derniers mois.

La SNCB met en place des mesures pour améliorer la sécurité des parkings, y compris par un renforcement progressif des dispositifs de surveillance, avec plus de caméras et un meilleur éclairage du site de Liège-Guillemins.

Les patrouilles préventives de Securail ont été renforcées pour assurer une présence dissuasive. La sécurité dans et autour de la gare fait l'objet d'un suivi de la SNCB. Un plan de sécurité intégré a été élaboré en concertation avec les parties concernées. La sécurité près du parking extérieur dépend de facteurs qui ne relèvent souvent pas de la SNCB, mais elle collabore avec les autorités locales. Au printemps 2025, des travaux de liaison RAVeL débiteront à l'arrière de la gare de Liège-Guillemins pour améliorer l'accessibilité cyclable vers la gare.

15.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vous ne dites pas si ce sera opérationnel le 21 mars ou le 21 juin, mais j'espère que ce sera fait rapidement. Je me réjouis du plan d'action pour l'accessibilité. Les difficultés d'accès aux quais sont un élément dissuasif pour prendre le train. Les escalators de la voie 3 qui donnent sur les grandes lignes sont souvent concernés. J'espère que des initiatives seront rapidement prises pour résoudre ces problèmes.

L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De minimale dienstverlening en personen met een beperking" (56002844C)
- **Irina De Knop** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Assistentie voor mensen met een beperkte mobiliteit tijdens stakingen bij de NMBS" (56003010C)

16.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De recente staking van de kleine spoorbonden zal niet de laatste zijn. Gelukkig was er de minimale dienstverlening, al bleek die niet te werken voor mensen met een beperking. Tijdens een staking aanvaardt de NMBS geen reservaties voor assistentie omdat die moeilijk te garanderen zijn.

Hoe valt dat te verantwoorden? Wat gaat u daaraan doen?

16.02 **Irina De Knop** (Open Vld): Ik sluit me hierbij aan. Voor mensen met een beperking is de minimale dienstverlening nog belangrijker omdat het openbaar vervoer vaak hun enige verplaatsingsmogelijkheid is.

Waarom is dat niet in de minimale dienstverlening ingecalculeerd? Hoe is dit probleem te verhelpen?

16.03 **Minister Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De NMBS ontkent met klem de bewering dat er tijdens stakingen geen assistentie wordt verleend. De NMBS organiseert geen minimale dienstverlening, maar een gegarandeerde dienstverlening op basis van het beschikbare personeel en materieel. De NMBS blijft assistentie aanbieden aan mensen met een beperkte mobiliteit, maar kan die alleen bieden op de treinen die daadwerkelijk rijden. De NMBS moet voor elke dag wachten tot de werknemers hun werkintenties kenbaar maken, op basis daarvan een dienstregeling uitwerken en die ten laatste 24 uur vooraf kenbaar maken. Dat is een complex proces dat ook impliceert dat ze assistentie pas 24 uur vooraf definitief kan toezeggen.

De NMBS vraagt reizigers om 24 uur vooraf het NMBS-contactcenter te contacteren en aan reizigers die al eerder een aanvraag hadden ingediend, om ze telefonisch te bevestigen zodra de alternatieve dienstregeling bekend is. Soms lukt het gewoon niet en dan wordt de betrokken reiziger geïnformeerd. Ik

16 **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le service minimum et les personnes en situation de handicap" (56002844C)
- **Irina De Knop** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance aux personnes à mobilité réduite lors des grèves de la SNCB" (56003010C)

16.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): La récente grève menée par les petits syndicats des chemins de fer ne sera pas la dernière. Heureusement, le service minimum a été mis en place, même s'il s'est avéré ne pas fonctionner pour les personnes en situation de handicap. Pendant une grève, la SNCB n'accepte aucune réservation d'assistance, au motif qu'elle serait difficile à garantir.

Comment cela se justifie-t-il? Que comptez-vous faire pour y remédier?

16.02 **Irina De Knop** (Open Vld): Je me rallie à ces propos. Le service minimum est d'autant plus important pour les personnes présentant un handicap parce que les transports publics constituent souvent leur seul mode de déplacement.

Pourquoi cet aspect n'a-t-il pas été pris en compte dans le service minimum? Comment remédier à ce problème?

16.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): La SNCB dément catégoriquement l'affirmation selon laquelle aucune assistance n'est fournie pendant les grèves. La SNCB n'organise pas de service minimum, mais un service garanti sur la base du personnel et du matériel disponibles. La SNCB continue de proposer une assistance aux personnes à mobilité réduite, mais elle ne peut fournir cette assistance que dans les trains qui circulent réellement. Pour chaque jour, la SNCB doit attendre que les travailleurs aient notifié leurs intentions de travail, élaborer un horaire sur cette base et le communiquer au plus tard 24 heures à l'avance. Il s'agit d'un processus complexe, qui implique également que la SNCB ne peut s'engager définitivement à fournir une assistance que 24 heures au préalable.

La SNCB demande aux voyageurs de s'adresser à son *contact center* 24 heures à l'avance et elle demande aux voyageurs qui ont déjà introduit une demande précédemment de la confirmer par téléphone dès que le service alternatif est connu. Parfois, il n'est tout simplement pas possible de

betreur het verkeerde beeld dat in de media is ontstaan.

De klant die haar verhaal in de pers deed, kreeg niet de juiste informatie. De van dag tot dag veranderende dienstverlening en het beperkte aantal personeelsleden dragen altijd het risico van realtimeaanpassingen in zich. Het is voor alle reizigers, zeker die met een beperking, cruciaal om de actuele informatie te raadplegen op de kanalen van de NMBS.

16.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): De NMBS communiceerde al dat het om een misverstand ging, maar ik behield de vraag omdat er zoveel commotie rond dit onderwerp is geweest. Ik waardeer dat de NMBS reizigers die al een aanvraag hadden ingediend, zelf contacteert.

16.05 Irina De Knop (Open Vld): We moeten de NMBS blijven aanspreken om dit probleem op te lossen. Ik vind dat de NMBS mensen die hun aanvraag al voor de staking hadden gedaan, zelf moet contacteren als het niet lukt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56002719C en 56002721C van de heer Cornillie worden uitgesteld.

17 Samengevoegde vragen van
 - **Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijsslot" (56002734C)**
 - **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rijbewijsslot" (56002798C)**

17.01 Irina De Knop (Open Vld): Er rijden nog te veel mensen met de auto terwijl ze een rijverbod hebben. Soms veroorzaken ze zelfs zware ongevallen. In het regeerakkoord wordt een proefproject vermeld met een rijbewijsslot. Dat is echter vrij nutteloos als mensen kunnen beschikken over meerdere wagens.

Hoe zal u het probleem verder nog aanpakken? Zal er strenger worden opgetreden tegen overtreders van een rijverbod? Heeft u cijfers over het aantal controles en overtredingen? Hoe verloopt de communicatie met verkeersinstanties? Wordt er gedacht aan technologische oplossingen zoals het koppelen van rijbewijssloten aan alle voertuigen van overtreders? Plant u campagnes om meer bewustwording te creëren?

fournir une assistance, auquel cas le voyageur concerné est informé. Je déplore l'image erronée qui a été donnée dans les médias.

La cliente qui a témoigné dans la presse n'a pas reçu les bonnes informations. L'évolution quotidienne des services et le manque de personnel comportent toujours le risque d'ajustements en temps réel. Il est essentiel pour tous les voyageurs, et en particulier pour les personnes handicapées, de consulter les informations actualisées sur les canaux de la SNCB.

16.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): La SNCB a déjà indiqué qu'il s'agissait d'un malentendu, mais j'ai maintenu la question parce que cette affaire a suscité beaucoup de remous. Il est positif que la SNCB contacte elle-même les voyageurs qui ont déjà introduit une demande.

16.05 Irina De Knop (Open Vld): Nous devons continuer à interpeller la SNCB pour remédier à ce problème. J'estime que, si la SNCB est dans l'impossibilité de fournir cette assistance, elle doit prendre contact elle-même avec les personnes qui avaient déjà introduit leur demande avant la grève.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 56002719C et 56002721C de M. Cornillie sont reportées.

17 Questions jointes de
 - **Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002734C)**
 - **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis lock" (56002798C)**

17.01 Irina De Knop (Open Vld): Trop de personnes conduisent encore alors qu'on leur a retiré leur permis. Elles provoquent parfois même de graves accidents. Dans l'accord de gouvernement, il est question d'un projet pilote de verrouillage du permis de conduire. Cela sera toutefois de peu d'utilité si les conducteurs possèdent plusieurs véhicules.

Quelles autres mesures prendrez-vous afin de remédier au problème? Des sanctions plus strictes seront-elles infligées aux personnes qui ne respectent pas l'interdiction de conduire? Disposez-vous de chiffres relatifs au nombre de contrôles effectués et au nombre d'infractions constatées? Comment se déroule la communication avec les administrations routières? Songez-vous à des solutions technologiques telles qu'un verrouillage du

permis de conduire relié à tous les véhicules des contrevenants? Des campagnes de sensibilisation sont-elles planifiées?

17.02 Wouter Raskin (N-VA): De regering wil de rechter de mogelijkheid geven om bestuurders met een rijverbod een rijbewijsslot op te leggen. Kan u al iets zeggen over de timing en het budget hiervoor? Als we rijbewijsslotten willen opleggen, hebben we een goedwerkende databank nodig met actuele informatie over de rijbewijzen. De Mercuriusdatabank staat nog niet helemaal op punt.

17.02 Wouter Raskin (N-VA): Le gouvernement souhaite permettre aux juges d'imposer un permis lock aux personnes visées par une interdiction de conduire. Pouvez-vous déjà donner des détails sur le calendrier et le budget de cette mesure? Pour imposer des permis lock, nous avons besoin d'une base de données efficace contenant des informations à jour sur les permis de conduire. La base de données Mercurius n'est pas encore tout à fait au point.

Wat zal u daaraan doen? Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van het digitaal rijbewijs?

Que ferez-vous pour résoudre ce problème? Où en est l'élaboration du permis de conduire numérique?

17.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Van zodra er op Europees niveau een akkoord is over de vierde rijbewijsrichtlijn zal mijn administratie de haalbaarheid van het digitale rijbewijs bestuderen en samen met Vias een proefproject opzetten. Het mobiele rijbewijs zal nooit in alle gevallen verplicht kunnen worden.

17.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Dès qu'un accord sera conclu au niveau européen sur la quatrième directive concernant le permis de conduire, mon administration étudiera la faisabilité du permis de conduire numérique et lancera un projet pilote en collaboration avec Vias. Le permis de conduire mobile ne pourra jamais devenir obligatoire dans tous les cas.

In samenwerking met de interfederaal partners wil ik het centrale register van de FOD Justitie versterken en een databank van recidivisten ontwikkelen.

En coopération avec les partenaires interfédéraux, je souhaite renforcer le registre central du SPF Justice et développer une base de données des récidivistes.

Samen met politie en Justitie wil ik strengere straffen opleggen voor het rijden zonder rijbewijs.

Je souhaite infliger, en collaboration avec la police et la Justice, des peines plus sévères pour le fait de conduire sans permis.

Niet-professionele bestuurders kunnen een arts naar keuze raadplegen om een attest over rijgeschiktheid te vragen. Dit attest moet naar de gemeente gestuurd worden. Voor elke herneming van het niet-professioneel rijbewijs is een verklaring nodig over de rijgeschiktheid op eer of met een medisch attest van een arts naar keuze. De kandidaat die een valse verklaring aflegt, riskeert dezelfde straffen als voor het rijden zonder geldig rijbewijs.

Les conducteurs non professionnels peuvent consulter un médecin de leur choix afin de demander une attestation d'aptitude à la conduite, qu'il convient d'envoyer à la commune. Chaque reprise du permis de conduire non professionnel doit faire l'objet d'une déclaration sur l'honneur relative à l'aptitude à la conduite ou d'une attestation médicale délivrée par un médecin de son choix. Le candidat qui fait une fausse déclaration risque les mêmes peines que celles applicables à la conduite sans permis valide.

Het digitaal of mobiel rijbewijs zal op een smartphone geraadpleegd kunnen worden. In plaats daarvan of daarnaast kunnen bestuurders altijd kiezen voor het fysieke rijbewijs. Het digitaal rijbewijs zal dus niet met een chip werken.

Il sera possible de consulter le permis de conduire numérique ou mobile sur un smartphone. Au lieu de ce permis de conduire numérique ou mobile ou en complément de celui-ci, les conducteurs pourront toujours opter pour le permis de conduire physique. Le permis de conduire numérique ne fonctionnera donc pas à l'aide d'une puce.

17.04 Irina De Knop (Open Vld): Het gaat alleen nog maar om plannen. Wanneer wenst u dat proefproject te lanceren?

17.04 Irina De Knop (Open Vld): À ce stade, il ne s'agit que de plans. Quand souhaitez-vous lancer ce projet pilote?

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De liberalisering bij het spoor" (56002735C)**

18.01 **Irina De Knop** (Open Vld): De liberalisering van het spoor kan zeker helpen om de efficiëntie en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. In een vorige versie van het regeerakkoord werd dit onderwerp expliciet vermeld, maar nu niet meer.

Wat zijn uw plannen met die liberalisering?

18.02 **Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands):** De NMBS zal aan het einde van het huidige beheerscontract geconfronteerd worden met meer concurrentie, door de liberalisering van de markt. De regering zal haar daar zo goed mogelijk op voorbereiden via hervormingen zoals een modernisering van het personeelsbeheer. Ik zal erop toezien dat we de toekomst voorbereiden door alle nodige maatregelen te nemen om zowel het einde als de voortzetting van de rechtstreekse toewijzing aan de NMBS voor de periode na 2032 voor te bereiden. Ik wil ook de efficiëntie van de NMBS-spoorwegdiensten verhogen door de financiële en operationele transparantie te vergroten en synergie met regionale vervoersmaatschappijen aan te moedigen. De studie van de proefprojecten van de vorige regering zal worden geanalyseerd om de juridische, technische en operationele haalbaarheid ervan te onderzoeken.

18.03 **Irina De Knop** (Open Vld): U blaast een beetje warm en koud tegelijk. U laat een opening, die trouwens sowieso gebruikt zal worden.

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde vragen van**
- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56002754C)**
- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56003260C)**

19.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Het 3RX-tracé, het alternatieve tracé voor de historische IJzeren Rijn, is korter en vlakker dan de Montzenroute die vandaag wordt gebruikt voor het goederenvervoer per spoor. Er kon nog geen overeenstemming gevonden worden tussen de mobiliteitsministers van de verschillende landen. Vooral aan Nederlandse zijde zou het enthousiasme niet bijster groot zijn.

L'incident est clos.

18 **Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La libéralisation du rail" (56002735C)**

18.01 **Irina De Knop** (Open Vld): La libéralisation du rail peut incontestablement contribuer à améliorer l'efficacité et la qualité des transports publics. Une version précédente de l'accord de gouvernement mentionnait explicitement cette question, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Quels sont vos projets concernant cette libéralisation?

18.02 **Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais):** À l'échéance du contrat de gestion actuel, la SNCB sera confrontée à une concurrence accrue en raison de la libéralisation du marché. Le gouvernement la préparera au mieux à cette évolution par des réformes telles que la modernisation de la gestion du personnel. Je veillerai à ce que nous préparions l'avenir en prenant toutes les mesures nécessaires afin de préparer la fin de l'attribution directe à la SNCB et sa poursuite pour la période postérieure à 2032. Je souhaite également accroître l'efficacité des services ferroviaires de la SNCB en augmentant la transparence financière et opérationnelle et en encourageant les synergies avec les sociétés de transport régionales. L'étude des projets pilotes du gouvernement précédent sera analysée afin d'examiner leur faisabilité juridique, technique et opérationnelle.

18.03 **Irina De Knop** (Open Vld): Vous soufflez le chaud et le froid en même temps. Vous laissez une ouverture, qui sera d'ailleurs de toute façon utilisée.

L'incident est clos.

19 **Questions jointes de**
- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56002754C)**
- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56003260C)**

19.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Le tracé 3RX, l'alternative au Rhin de fer historique, est plus court et plus plat que la route de Montzen actuellement utilisée pour le fret ferroviaire. Aucun accord sur l'utilisation de ce tracé n'a encore pu être trouvé entre les ministres en charge de la mobilité des différents pays concernés. Du côté néerlandais en particulier, l'enthousiasme semble faible.

Kunt u dit dossier toelichten? Komt er op korte termijn nieuw overleg?

Pouvez-vous nous faire un topo sur ce dossier? De nouvelles concertations sont-elles prévues à court terme?

19.02 Frank Troosters (VB): *De spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied is van groot economisch en strategisch belang voor Vlaanderen. Het project zit echter al jaren in het slop. Het regeerakkoord bevat het engagement om de onderhandelingen over de realisatie terug op te starten.*

19.02 Frank Troosters (VB): *La liaison ferroviaire entre le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr revêt une grande importance économique et stratégique pour la Flandre. Or, le projet est dans une impasse depuis des années. L'accord de gouvernement prévoit de relancer les négociations sur la réalisation de cette ligne.*

Hoe zal de minister dit dossier opnieuw vlot trekken?

Comment le ministre compte-t-il débloquent le dossier?

19.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Op 6 juni 2023 was er een ministerieel overleg over 3RX, waarna mijn voorganger een non-paper zou opstellen over de technische studies, de financiering, de gemeenschappelijke voordelen en de mogelijke timing. Door de verkiezingen in Nederland, België en Duitsland werd er geen nieuw overleg meer georganiseerd. In het regeerakkoord staat 3RX twee keer vermeld. De onderhandelingen over de organisatie van 3RX IJzeren Rijn worden zowel op politiek niveau in België met de betrokken buurlanden en regio's, als op ambtelijk niveau heropgestart. Samen met de buurlanden en in samenspraak met de deelstaten zetten we in op een Europese grensoverschrijdende infrastructuuragenda, met onder meer 3RX.

19.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Une concertation ministérielle relative au tracé 3RX a eu lieu le 6 juin 2023, après quoi mon prédécesseur devait rédiger une note informelle sur les études techniques, le financement, les avantages communs et un calendrier potentiel. Les élections aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne n'ont pas permis d'organiser de nouvelle concertation. Le tracé 3RX est mentionné à deux reprises dans l'accord de gouvernement. Les négociations sur l'aménagement du Rhin de fer seront relancées sur les plans tant politique qu'administratif entre la Belgique et les pays voisins et les régions. En collaboration avec nos pays voisins et en concertation avec les entités fédérées, nous fixerons un calendrier de mise en place d'infrastructures transfrontalières européennes dont fait notamment partie le 3RX.

De komende weken en maanden zal ik de nodige contacten leggen op nationaal niveau en met Vlaanderen om na te gaan hoe we het dossier opnieuw kunnen lanceren. Daarnaast moeten de contacten met Duitsland en Nederland opnieuw worden opgestart. Vlaams minister De Ridder zal dit aanklaarten op de Vlaams-Nederlandse top van 1 april 2025.

Au cours des prochains mois et des prochaines semaines, j'établirai les contacts nécessaires à l'échelon national et avec la Flandre pour examiner la manière de relancer le dossier. Par ailleurs, les contacts avec l'Allemagne et les Pays-Bas doivent être rétablis. La ministre flamande De Ridder évoquera ce dossier lors du sommet du 1^{er} avril 2025 entre la Flandre et les Pays-Bas.

19.04 Wouter Raskin (N-VA): Het is misschien naïef, maar het antwoord stemt me voorzichtig optimistisch. Spoordossiers zijn altijd complex, maar dit is een bijzonder complex dossier dat al heel lang meegaat. De huidige geopolitieke toestand kan een gamechanger zijn. Misschien kan de minister van Defensie ook getriggerd worden. Iedereen moet zijn schouders onder dit dossier zetten.

19.04 Wouter Raskin (N-VA): Je suis peut-être naïf, mais la réponse me rend raisonnablement optimiste. Les dossiers ferroviaires sont toujours complexes, mais en l'occurrence, il s'agit d'un dossier particulièrement complexe qui nous occupe depuis longtemps. La situation géopolitique actuelle pourrait changer la donne. Peut-être que le ministre de la Défense pourrait aussi être incité à réagir. Tout le monde doit s'atteler à ce dossier.

19.05 Frank Troosters (VB): Bij het begin van een legislatuur is dit een logisch antwoord. Ook uw voorganger sprak over contacten leggen en werkgroepen, maar uiteindelijk werd er geen

19.05 Frank Troosters (VB): En début de législature, c'est une réponse logique. Votre prédécesseur évoquait également des contacts et des groupes de travail, mais en fin de compte aucun

voortgang geboekt. Ik hoop dat er tijdens uw ambtstermijn wel realisaties zullen volgen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De invoering van taalkaders bij skeyes" (56002770C)

20.01 François De Smet (DéFI): *Bij een arrest van 24 maart 2021 heeft de Raad van State de Belgische Staat gelast taalkaders vast te stellen voor het autonoom overheidsbedrijf skeyes. Dit arrest is een overwinning voor de Franstalige werknemers van dit orgaan.*

Ondanks de aanmaningen van de Raad van State werd de Belgische Staat al veroordeeld tot het betalen van tienduizenden euro's aan dwangsommen. Dit is geen teken van goed bestuur.

Sinds vier jaar werd er in dit dossier nauwelijks voortgang geboekt en om duistere 'communautaire' redenen weigert de directie van skeyes zich naar de beslissing van de Raad van State te schikken.

Draagt u kennis van dit geschillendossier? Is de regering van plan dit arrest ten uitvoer te laten leggen en skeyes van taalkaders te voorzien, zodat het Franstalig personeel rechtszekerheid zou krijgen op het vlak van benoeming en bevordering?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Ook ik ben bezorgd over de toepassing en de eerbiediging van de gecoördineerde wetten betreffende het gebruik der talen (SWT). De wet is de wet en de taalkaders moeten uitgewerkt worden met strikte toepassing van de wet van 21 maart 1991.

Ik wil snel juridische en technische verduidelijkingen krijgen van het bedrijf om toe te zien op de toepassing van de relevante bepalingen van de SWT, hetzij artikel 43, § 3, hetzij artikel 48, op grond waarvan het mogelijk is om rekening te houden met de specifieke exploitatievoorwaarden van skeyes. Ik ben er zeker van dat skeyes de nodige maatregelen zal nemen opdat de Belgische Staat niet meer het gelag moet betalen omdat skeyes zijn verplichtingen niet nakomt.

Aangezien skeyes een nieuwe dwangsom van 300.000 euro opgelegd kreeg wegens een inbreuk op het taalkader, heb ik er bij de CEO van skeyes op aangedrongen om zo snel mogelijk oplossingen voor te stellen. Ik zal dit ook persoonlijk met hem

progrès n'a été réalisé. J'espère que des avancées pourront être observées au cours de votre mandat.

L'incident est clos.

20 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'adoption des cadres linguistiques chez skeyes" (56002770C)

20.01 François De Smet (DéFI): *Par un arrêt du 24 mars 2021, le Conseil d'État avait enjoint l'État belge d'adopter des cadres linguistiques pour l'entreprise publique autonome skeyes. Cet arrêt constitue une victoire pour les agents francophones de cet organisme.*

En dépit des injonctions du Conseil d'État, des astreintes sont venues frapper l'État belge qui se chiffrent déjà à plusieurs dizaines de milliers d'euros. Ce n'est pas un signal de bonne gouvernance.

Depuis quatre ans, le dossier n'a guère évolué et la direction de skeyes, pour de sombres motifs "communautaires", refuse de faire droit à la décision du Conseil d'État.

Avez-vous pris connaissance de ce dossier contentieux? Le gouvernement entend-il faire exécuter cet arrêt et pourvoir skeyes des cadres linguistiques, ce qui permettrait aux agents francophones de disposer d'une sécurité juridique en termes de nomination et de promotion?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): L'application et le respect des lois coordonnées sur l'emploi des langues (LLC) me préoccupent aussi. La loi étant la loi, des cadres linguistiques doivent être élaborés dans la stricte application de la loi du 21 mars 1991.

J'entends obtenir rapidement des précisions juridiques et techniques de l'entreprise pour une application des dispositions pertinentes des LLC, soit l'article 43, § 3, soit l'article 48 qui permet de tenir compte des conditions d'exploitation spécifiques de skeyes. Je suis certain qu'elle prendra les mesures pour que l'État belge ne soit plus mis à contribution pour non-respect des obligations lui incombant.

Une nouvelle astreinte de 300 000 euros étant infligée à skeyes pour manquement au cadre linguistique, j'ai demandé à son CEO de me soumettre sans délai des solutions. J'en discuterai personnellement avec lui. J'entends mettre un terme

bespreken. Het is mijn bedoeling om korte metten te maken met deze situatie.

20.03 François De Smet (DéFI): Ik dank u voor het antwoord, dat blijkt geeft van uw engagement!

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56002776C)**

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlijn 20" (56003261C)**

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Het Nederlandse plan om de spoorbrug over de Maas in Maastricht te slopen en te vervangen door een fietsbrug is slecht nieuws voor iedereen die ijvert voor de reactivering van spoorlijn 20 tussen Hasselt en Maastricht.

Erkent u het belang van de reactivering van spoorlijn 20? Bent u bereid om hierover op korte termijn – voor de sloop een feit is – de dialoog aan te gaan met Nederland en met de Vlaamse minister van Mobiliteit?

21.02 Frank Troosters (VB): *Spoorlijn 20 is een belangrijke treinverbinding tussen Vlaanderen via Hasselt met het station van Maastricht. Ik brak in het verleden meermaals een lans voor het terug in gebruik nemen van die spoorlijn en ik drong aan op initiatieven om de afbraak van de oude Maasbrug aan Nederlandse zijde te voorkomen.*

Bent u op de hoogte van de mogelijke afbraakplannen? Zult u stappen ondernemen om uw Nederlandse collega's te overtuigen van het belang van het behoud van de Maasbrug? Hoe en wanneer? Zou Infrabel die lijn niet opnieuw moeten opnemen op de netkaart? Hoe zult u Infrabel daartoe bewegen?

21.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): In het regeerakkoord 2025-2029 is sprake van de stimulering van de Europese samenwerking met het oog op meer en betere Europese treinverbindingen, zowel voor goederen- als personenvervoer. Samen met de buurlanden en de deelstaten moeten we inzetten op een grensoverschrijdende infrastructuuragenda. Ik zal met mijn collega's uit de buurlanden het gesprek aangaan over mogelijke grensoverschrijdende spoorverbindingen, waaronder spoorlijn 20. Ik hoop die kwestie reeds volgende week op de Raad Vervoer informeel te

à cette situation avec fermeté.

20.03 François De Smet (DéFI): Merci pour votre réponse engagée!

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56002776C)**

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire 20" (56003261C)**

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Le projet néerlandais de démolir le pont ferroviaire sur la Meuse à Maastricht et de le remplacer par un pont cyclable est une mauvaise nouvelle pour tous ceux qui agissent en faveur de la réactivation de la ligne ferroviaire 20 entre Hasselt et Maastricht.

Reconnaissez-vous l'importance de la réactivation de la ligne 20? Êtes-vous prêt à engager un dialogue avec les Pays-Bas et la ministre flamande de la Mobilité à ce sujet à court terme – avant que la démolition ne soit un fait?

21.02 Frank Troosters (VB): *La ligne ferroviaire 20 constitue une liaison ferroviaire importante entre la Flandre, via Hasselt, et la gare de Maastricht. Par le passé, j'ai plaidé à plusieurs reprises en faveur de la réactivation de cette ligne ferroviaire et j'ai insisté pour que des initiatives soient prises pour empêcher la démolition de l'ancien pont sur la Meuse du côté néerlandais.*

Êtes-vous au courant de ces projets de démolition? Prendrez-vous des initiatives pour convaincre vos collègues néerlandais de l'importance de préserver le pont sur la Meuse? Comment et quand? Infrabel ne devrait-elle pas reprendre cette ligne dans le plan du réseau? Comment convaincrez-vous Infrabel de cette nécessité?

21.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'accord de coalition 2025-2029 prévoit d'encourager la coopération européenne afin de multiplier et d'améliorer les liaisons ferroviaires européennes, tant au niveau du transport de marchandises que de personnes. En collaboration avec les pays voisins et les entités fédérées, nous devons fixer un calendrier de mise en place d'infrastructures transfrontalières. J'entamerai des discussions avec mes collègues des pays voisins sur d'éventuelles liaisons ferroviaires transfrontalières, y compris la ligne 20. J'espère

bespreken met mijn Nederlandse ambtgenoot.

aborder cette question de manière informelle avec mon homologue néerlandais dès la semaine prochaine lors du Conseil Transports.

Ik verwijs ook naar het antwoord van mijn voorganger in de commissievergadering van 21 januari 2025.

Je me réfère également à la réponse donnée par mon prédécesseur lors de la réunion de la commission du 21 janvier 2025.

21.04 Wouter Raskin (N-VA): Het is goed dat u minstens het gesprek wil voeren. Haast is geboden, want de sloophamer staat klaar.

21.04 Wouter Raskin (N-VA): Il est positif que vous vouliez au moins engager les discussions. Il y a urgence car la démolition est imminente.

21.05 Frank Troosters (VB): De klok tikt inderdaad en ik doe al het mogelijke om de sluiting van de Maasbrug te voorkomen, die ontzettend belangrijk is voor Limburg en bij uitbreiding voor Vlaanderen en de regio's Leuven en Brabant. Dezelfde mooie voornemens over treinverbindingen stonden al in het regeerakkoord van Vivaldi. U moet er alles aan doen om de sluiting te vermijden.

21.05 Frank Troosters (VB): En effet, le temps presse et je fais tout mon possible pour empêcher la fermeture du pont sur la Meuse, qui est extrêmement important pour le Limbourg et, par extension, pour la Flandre et les régions de Louvain et du Brabant. Les mêmes bonnes intentions concernant les liaisons ferroviaires figuraient déjà dans l'accord de gouvernement de la Vivaldi. Vous devez mettre tout en oeuvre pour éviter la fermeture.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vouchers voor eersteklasreizigers tijdens de nationale staking van 13 februari 2025" (56002785C)

22 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les vouchers remis aux voyageurs de première classe lors de la grève nationale du 13 février 2025" (56002785C)

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op 13 februari was er een nationale staking. De treinen van de NMBS reden wel, maar met maar liefst 60.000 betogers die naar Brussel reisden, waren die overvol en ze sloegen sommige haltes over. Ook reizigers in eerste klasse ervoeren overlast. Ze kregen van de treinconducteur een voucher, maar zonder enige uitleg over de inhoud of het nut ervan.

22.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le pays a été touché par une grève nationale le 13 février. Les trains de la SNCB ont circulé, mais comme ils ont accueilli pas moins de 60 000 manifestants qui se rendaient à Bruxelles, ils étaient bondés et ne se sont pas arrêtés dans toutes les gares prévues. Les voyageurs de première classe ont également subi des désagréments. L'accompagnateur de train leur a remis des bons à valoir, sans leur expliquer ce qu'ils impliquaient ni ce à quoi ils servaient.

Hoeveel vouchers werden toen uitgedeeld aan de reizigers in eerste klasse? Wat kunnen ze daarmee doen?

Combien de bons à valoir ont été distribués aux voyageurs de première classe? Que peuvent-ils en faire?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Bij de NMBS staat de reizigerservaring centraal en het hoofddoel is om producten en diensten aan te bieden die voldoen aan de verwachtingen van de verschillende treinreizigers. Wanneer dat niet zo is, kan een treinbegeleider een C6-ticket uitschrijven, bijvoorbeeld bij een tekort aan zitplaatsen of wanneer een reiziger een eersteklasticket heeft gekocht maar daar door omstandigheden geen gebruik van kan maken. De reiziger kan met dat ticket contact opnemen met de klantendienst om een compensatie aan te vragen. Op het ticket staat duidelijk dat de aanvraag voor compensatie moet

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): À la SNCB, l'expérience voyageur est un élément central et l'objectif principal est de proposer des produits et des services qui répondent aux attentes des différents usagers du train. Lorsque ce n'est pas le cas, par exemple lorsqu'il manque de places assises ou lorsque les circonstances font qu'un voyageur ne peut pas utiliser son billet de première classe, l'accompagnateur de train peut remettre aux voyageurs des billets C6. Ceux-ci leur permettent d'obtenir une compensation en prenant contact avec le service clientèle. Il est clairement indiqué sur le billet que la demande d'indemnisation doit être

worden ingediend binnen de 14 dagen na de treinreis. Dat lijkt me klantvriendelijk en transparant. Tussen 10 en 13 februari werden dagelijks zo'n 100 tickets uitgeschreven.

22.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik heb zelf ook zo'n kaartje gekregen, maar op de achterkant staat eigenlijk geen uitleg. Men zou al heel veel frustraties kunnen wegwerken door een goede communicatie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56002855C van de heer Bayet en 56003450C van mevrouw Thémont worden uitgesteld.

23 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De regelgeving voor veevervoer" (56002864C)

23.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Het veevervoer in ons land heeft hoofdzakelijk slachthuizen in Wallonië en het Groothertogdom Luxemburg als bestemming. Het is onderworpen aan de regelgeving inzake het gebruik van de tachograaf, wat onzinnig is voor het vervoer van levende dieren, die als goederen beschouwd worden, en in strijd is met de richtlijnen inzake dierenwelzijn van het FAVV.*

Hoe kunnen de weinige bedrijven in deze sector hun activiteiten voortzetten met al deze beperkingen en boetes voor niet-naleving van de regels inzake het gebruik van de tachograaf? Zij kunnen niet winstgevend zijn als ze de wettelijk bepaalde rij-en rusttijden in acht moeten nemen.

Hoe kunnen ze die pauzes nemen en zich tegelijk houden aan de regels inzake dierenwelzijn, in die zin dat veetransporten die 45 minuten stilstaan nefast zijn voor het dierenwelzijn? Waarom wordt niet dezelfde regelgeving toegepast als op het vervoer naar het vilbeluik of zuivelbedrijf, transporten die 15 uur per dag uitgevoerd mogen worden?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): In de Europese verordening nr. 561/2006 van 15 maart 2006 worden de rij- en rusttijden voor het wegvervoer vastgelegd. De verordening nr. 1/2005 van 22 december 2004 regelt het vervoer van levende dieren. Deze regelgevingen spreken elkaar niet tegen, maar vullen elkaar aan. Overeenkomstig artikel 13 p) van verordening nr. 561/2006 mag elke lidstaat het vervoer van dieren van boerderijen naar lokale markten en omgekeerd, of van markten naar slachthuizen, binnen een straal van 100 kilometer

introduceerde dans les 14 jours suivant le voyage en train. Il me semble que ce système respecte le client et offre suffisamment de transparence. Une centaine de ces billets ont été émis chaque jour entre le 10 et le 13 février.

22.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): J'ai moi-même reçu un tel voucher, mais il n'y a pas vraiment d'explications au verso. On pourrait déjà éliminer beaucoup de frustrations en communiquant correctement.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions jointes n^{os} 56002855C de M. Bayet et 56003450C de Mme Thémont sont reportées.

23 Question de Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réglementation du transport de bétail" (56002864C)

23.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Le transport de bétail consiste principalement à fournir les abattoirs de la Wallonie et du Grand-duché de Luxembourg. Il est soumis à la réglementation du tachygraphe, ce qui est insensé pour le transport d'animaux vivants considérés comme des marchandises, et est contraire aux directives sur le bien-être animal de l'AFSCA.*

Comment les quelques sociétés qui exercent ce métier peuvent-elles continuer avec toutes ces contraintes et amendes pour non-respect du tachygraphe? Il leur est impossible d'être rentables en respectant les heures légales.

Comment faire ces pauses tout en respectant la règle en matière de bien-être animal qui préconise que rester arrêté pendant 45 minutes nuit au bien-être du bétail transporté? Pourquoi la réglementation du clos ou de la laiterie qui peuvent rouler 15 heures par jour ne s'applique-t-elle pas?

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le règlement européen n° 561/2006 du 15 mars 2006 définit les temps de conduite et de repos pour le transport routier. Le règlement n° 1/2005 du 22 décembre 2004 encadre le transport d'animaux vivants. Ces législations ne se contredisent pas, mais se complètent. L'article 13p du règlement n° 561/2006 autorise les États membres à exempter le transport d'animaux allant des fermes aux marchés locaux et vice-versa ou des marchés aux abattoirs, dans un rayon de 100 kilomètres. La

vrijstellen. België heeft deze vrijstelling in de nationale wetgeving opgenomen, met name bij artikel 40 m) van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016.

In een arrest van 25 april 2017 heeft het Hof van Cassatie gepreciseerd dat deze vrijstelling zeer strikt moet worden geïnterpreteerd en dat ze niet van toepassing is op het rechtstreekse vervoer van de boerderij naar het slachthuis. Dit werd bevestigd bij het arrest van het HvJEU van 7 februari 2019. De bestuurder mag derhalve niet langer dan 4 uur 30 ononderbroken rijden. De bestuurder moet zijn werk zodanig organiseren dat hij de reistijd kan beperken en aan de behoeften van de dieren tijdens de reis kan voldoen. Over het algemeen kan men garanderen dat het vervoer van vee van een boerderij naar een regionaal slachthuis niet langer dan 4 uur 30 duurt.

Voor een bestuurder die een pauze genomen heeft voor hij aan het transport begint, is er dus geen probleem. Hij mag ook het aantal ophaalplaatsen beperken.

De kosten die de eerbiediging van deze regelgevingen met zich meebrengt, zijn dezelfde voor dit volledige marktsegment. Er is dus geen sprake van concurrentievervalsing.

Bovendien zijn de opdrachtgevers strafbaar wanneer ze ongeoorloofd lage prijzen opleggen of instructies geven die leiden tot de niet-inachtneming van de rij- en rusttijden.

23.03 Benoît Piedboeuf (MR): U bevestigt dat deze regeling geen steek houdt.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De waterinsijpeling in het station Brussel-Luxemburg" (56002933C)

24.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Overal in de hal van het internationaal station Brussel-Luxemburg staan er emmers.*

Dienen die om insijpelend water op te vangen? Zoekt men naar de oorzaken om een structurele oplossing te kunnen aanreiken? Wanneer zal daar werk van worden gemaakt?

Wie is er verantwoordelijk voor deze situatie: de NMBS, het bedrijf dat de werken heeft uitgevoerd, de beheerder van de esplanade boven het station? Werd er desgevallend een rechtszaak

Belgique a introduit cette exemption dans le droit national, notamment par l'article 40m de l'arrêté royal du 17 octobre 2016.

La Cour de cassation a précisé dans un arrêt du 25 avril 2017 que cette exemption doit être interprétée très strictement et qu'elle n'est pas applicable au transport direct des fermes aux abattoirs. Ce que confirme l'arrêté du 7 février 2019 de la CJUE. Le conducteur ne peut donc pas dépasser 4 h 30 de conduite ininterrompue. Il lui appartient de s'organiser pour limiter la durée de voyage et pour répondre aux besoins des animaux durant celui-ci. Généralement, on peut assurer qu'un transport de bétail d'une ferme vers un abattoir régional ne dépassera pas 4 h 30.

Un conducteur qui a pris une pause avant d'entamer le transport n'aura donc pas de problème. Il pourra aussi limiter le nombre de lieux de ramassage.

Les coûts engendrés par le respect de ces réglementations sont les mêmes pour tout ce sous-marché. Il n'y a donc pas de distorsion de concurrence.

En plus, leurs donneurs d'ordres sont punissables lorsqu'ils imposent un prix abusivement bas ou donnent des instructions entraînant le non-respect des temps de conduite et de repos.

23.03 Benoît Piedboeuf (MR): Vous confirmez que c'est insensé.

L'incident est clos.

24 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau en gare de Bruxelles-Luxembourg" (56002933C)

24.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Le hall de la gare internationale de Bruxelles-Luxembourg est parsemé de seaux.*

Est-ce pour récolter des eaux d'infiltration? Cherche-t-on les causes afin de mettre en œuvre une solution structurelle? Dans quels délais?

Qui est responsable: la SNCB, l'entreprise qui a réalisé les travaux, le gestionnaire de l'esplanade qui surplombe la gare? Le cas échéant, des poursuites ont-elles été entreprises pour faire valoir les droits de

aangespannen om de rechten van de Belgische Staat te doen gelden? *l'État belge?*

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): In het station Brussel-Luxemburg heeft men te kampen met watersinsijpeling en lekkages ter hoogte van de twee trappen. De gevolgen daarvan blijven enigszins beperkt dankzij de onderhoudsbeurten van de NMBS, maar die volstaan niet om de occasionele hinder volledig weg te nemen.

Het studie bureau van de NMBS is een project opgestart voor de volledige renovatie van die twee trappen en de werkzaamheden zullen voor de zomer van 2025 aanvangen. De insijpeling is te wijten aan het verouderde afdichtingssysteem onder de trappen.

De NMBS zal niet aan de Staat vragen om de kosten van die werken te betalen.

24.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat het station Brussel-Luxemburg snel in zijn oude glorie hersteld zal worden, want wie de trein neemt, reist ook graag door aangename stations. We zijn blij dat de zaken vooruitgaan!

Het incident is gesloten.

25 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De eventuele vervolgingen in het dossier over het station Bergen" (56002934C)**

25.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *In januari laatstleden werd het nieuwe station Bergen in gebruik genomen. Het uiteindelijke kostenplaatje en de manier waarop de overheidsopdrachten werden toegekend, lokten veel controverse uit. Op verzoek van het Parlement heeft het Rekenhof een verslag opgesteld over deze kwestie.*

Werd u of de NMBS op de hoogte gebracht van een gerechtelijke procedure die zou ingesteld zijn over dit dossier?

Overweegt u om een klacht in te dienen op basis van elementen waarover u beschikt of van het verslag van het Rekenhof?

25.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Ik wil allereerst herhalen dat dit project niet meer aan de huidige door de regering en de NMBS gehanteerde conceptuele criteria inzake beheer, governance en budget beantwoordt.

Noch de NMBS, noch ikzelf werden rechtstreeks op de hoogte gebracht van de juridische procedure. We

24.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): La gare de Bruxelles-Luxembourg subit des infiltrations d'eau et d'étanchéité au niveau de deux escaliers. Les opérations de maintenance de la SNCB permettent d'en atténuer les effets, mais ne suffisent pas à éliminer complètement les désagréments occasionnels.

Le bureau d'études de la SNCB a un projet de rénovation complète de ces deux escaliers et débutera les travaux avant l'été 2025. Les infiltrations sont dues à la vétusté du système d'étanchéité placé sous les escaliers.

La SNCB ne se tournera pas vers l'État pour la prise en charge des travaux.

24.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): J'espère que notre gare de Bruxelles-Luxembourg retrouvera rapidement sa superbe car notre transport ferroviaire consiste aussi à passer par des gares agréables. On se réjouit que cela avance!

L'incident est clos.

25 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les poursuites éventuelles dans le dossier de la gare de Mons" (56002934C)**

25.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *La nouvelle gare de Mons a été inaugurée en janvier dernier. Son coût final et le mode d'attribution des marchés publics ont fait l'objet de plusieurs polémiques. À la demande du Parlement, la Cour des comptes a rendu un rapport à ce sujet.*

Avez-vous, ou la SNCB, été informé d'une procédure judiciaire entamée en ce qui concerne ce dossier?

Envisagez-vous de saisir la Justice d'une plainte, sur la base des éléments en votre connaissance ou du rapport de la Cour des comptes?

25.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Il convient de répéter que ce projet ne répond plus aux actuels critères conceptuels de gestion, de gouvernance et budgétaires du gouvernement et de la SNCB.

Ni la SNCB ni moi-même n'avons été directement informés de la procédure juridique. Nous l'avons

hebben dat via de pers vernomen. Afgelopen maandag nog heeft de procureur des Konings van Bergen-Doornik bevestigd dat het parket het dossier onderzoekt. Het dossier is bijzonder technisch en het is de bedoeling om, los van de tijdfactor, vast te stellen of er inbreuken gepleegd werden en of die vervolgd kunnen worden. Daarnaast moet er bekeken worden of er sprake is van eventuele verjaringstermijnen.

De procureur des Konings wilde in dit stadium geen verdere details geven over de voortgang van het opsporingsonderzoek. Ik zal me ook onthouden van verder commentaar.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsel" (56002937C)**

26.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): In het nieuwe treinaanbod van de NMBS rijdt er nog slechts een trein per uur van Mortsel naar Brussel. De gevolgen zijn groot voor de dichtstbevolkte stad van Vlaanderen en de ruimere dichtbevolkte regio en de bevolking protesteert. Het gemeentebestuur keurde een motie goed om te vragen het treinaanbod te herstellen, ten laatste in 2026. In de motie staat ook een snelle, tussentijdse oplossing, namelijk om een trein die al tussen Antwerpen en Mechelen rijdt in Mortsel-Oude-God te laten stoppen. Wat vindt de minister van die vragen?

26.02 **Minister Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De NMBS erkent het probleem en overlegt erover met de belangrijkste stakeholders.

In de richting van Antwerpen moet al het treinverkeer van lijn 25 en lijn 25N over één spoor door het station Mechelen, wat neerkomt op tien rijpaden per uur. Momenteel is er echter een capaciteitsprobleem door werken van Infrabel in onder meer Mechelen, waardoor tien rijpaden niet mogelijk zijn.

In april 2024 heeft de NMBS rijpaden aangevraagd voor vier binnenlandse IC-treinen, de IC Brussel-Rotterdam, de Eurocity en de nieuwe Eurocity Direct. In augustus bleek dat er een conflict was tussen het rijpad van de IC 22 en een Eurostartrein. Als er concurrerende aanvragen zijn en er wordt geen oplossing gevonden, dan weegt Infrabel de concurrerende aanvragen tegen elkaar af en wijst capaciteit toe op basis van prioriteitsregels. In dit concrete geval was het gevolg dat de NMBS de

apparis par voie de presse. Ce lundi encore, le procureur du Roi de Mons-Tournai a confirmé que le parquet s'intéressait au dossier. Le dossier est extrêmement technique et l'objectif est de déterminer, au-delà du facteur temps, si des infractions ont été commises et si elles sont susceptibles de faire l'objet de poursuites. Il y a également lieu d'examiner les éventuels délais de prescription.

Le procureur du Roi n'a pas souhaité donner d'autres détails à ce stade sur l'évolution du dossier d'information. Je m'abstiendrai également de tout autre commentaire.

L'incident est clos.

26 **Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La diminution de l'offre de trains à Mortsel" (56002937C)**

26.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Dans la nouvelle offre de la SNCB, un seul train par heure circulera encore de Mortsel à Bruxelles. Les conséquences sont désastreuses pour la ville la plus peuplée de Flandre et pour la région élargie densément peuplée, et la population proteste. Les autorités communales ont approuvé une motion demandant que l'offre de trains soit rétablie au plus tard en 2026. La motion préconise également une solution provisoire rapide, à savoir permettre à un train circulant déjà entre Anvers et Malines de s'arrêter à Mortsel-Oude-God. Que pense le ministre de ces demandes?

26.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): La SNCB reconnaît le problème et se concerte à ce sujet avec les principales parties prenantes.

En direction d'Anvers, tout le trafic ferroviaire de la ligne 25 et de la ligne 25N doit passer par une seule voie en gare de Malines, ce qui équivaut à dix sillons par heure. Or, un problème de capacité se pose actuellement en raison de travaux d'Infrabel réalisés notamment à Malines, rendant impossible l'octroi de dix sillons.

En avril 2024, la SNCB a demandé des sillons pour quatre trains IC nationaux, l'IC Bruxelles-Rotterdam, l'Eurocity et le nouvel Eurocity Direct. En août, il est apparu qu'un conflit existait entre le sillon des IC 22 et un train d'Eurostar. Lorsque des demandes sont concurrentes et qu'aucune solution n'est trouvée, Infrabel compare les demandes concernées et attribue la capacité en fonction de règles de priorité. En l'espèce, l'arbitrage a mené à la non-attribution des sillons pour les IC 22 de la SNCB. Les autres

rijpaden voor de IC 22 niet kreeg. De onderzochte alternatieven met sneller materieel en het schrappen van haltes bood evenmin soelaas.

Het zal niet de laatste keer zijn dat er te weinig capaciteit is om alle aanvragen van de treinoperators te honoreren, met mogelijk negatieve gevolgen voor het binnenlandse treinaanbod. Daarom is er meer spoorweginfrastructuur nodig.

De in de motie gevraagde extra stop in Mortsel-Oude-God is niet mogelijk zonder conflicten te veroorzaken. Dat heeft te maken met het drukke treinverkeer rond de luchthaven en rond Antwerpen.

26.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik vind het pijnlijk dat de NMBS maar blijft herhalen dat ze het niet kan helpen dat ze de rijpaden niet heeft gekregen. Het is natuurlijk fout gelopen toen de NMBS er samen met de NS voor koos een Eurocity Direct in te leggen. De NMBS wist toen al dat er een capaciteitsprobleem was. Wachten tot na de werken was ook een optie. De binnenlandse reizigers zijn er het slachtoffer van dat dat niet gebeurde.

Ik ben voor meer internationaal treinverkeer, maar niet ten koste van zoveel binnenlandse reizigers. In Nederland stopt die Eurocity wel in meerdere stations en ik denk dus dat de NMBS zich heeft laten rollen. Ik vraag u mee te zoeken naar een creatieve oplossing.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56003078C, 56003083C, 56003085C en 56003087C van de heer Cornillie worden uitgesteld.

27 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Misbruiken en overtredingen door rij scholen" (56003184C)

27.01 Frank Troosters (VB): *De resultaten van een onderzoek van Testaankoop naar de algemene voorwaarden van 13 rij scholen waren verontrustend, met wijdverspreide misbruiken en zelfs overtredingen van de wet.*

Welke voorstellen doet Testaankoop om leerling-bestuurders beter te beschermen en hoe zult u erop reageren? Waarom heeft de FOD Mobiliteit dit ernstige probleem niet eerder opgemerkt? Wat zult

options étudiées prévoyant du matériel plus rapide et la suppression d'arrêts n'apportent pas non plus de solution.

Ce ne sera pas la dernière fois que la capacité est insuffisante pour honorer toutes les demandes des opérateurs ferroviaires, avec des répercussions potentiellement négatives sur l'offre de trains nationaux à la clé. C'est pourquoi nous avons besoin de plus d'infrastructures ferroviaires.

L'arrêt supplémentaire à Mortsel-Oude-God demandé dans la motion n'est pas réalisable sans engendrer des conflits. Cela est dû au trafic ferroviaire intense aux alentours de l'aéroport et d'Anvers.

26.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Je trouve gênant que la SNCB ressasse qu'elle ne peut rien y faire si elle n'a pas obtenu les sillons. La cause de ce désagrément est évidemment le choix de la SNCB de mettre en place un Eurocity Direct en collaboration avec les NS, les chemins de fer néerlandais. La SNCB savait déjà à ce moment-là qu'il y avait un problème de capacité. Il était également possible d'attendre la fin des travaux. Cela n'a pas été fait et les voyageurs nationaux en sont les victimes.

Je suis favorable à un renforcement du trafic ferroviaire international, mais pas au détriment d'un si grand nombre de voyageurs nationaux. Aux Pays-Bas, l'Eurocity s'arrête dans plusieurs gares, je pense donc que la SNCB s'est fait bernier. Je vous demande de vous engager à trouver une solution créative.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 56003078C, 56003083C, 56003085C et 56003087C de M. Cornillie sont reportées.

27 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les abus et infractions commis par des auto-écoles" (56003184C)

27.01 Frank Troosters (VB): *Les résultats d'une enquête de Testachats sur les conditions générales appliquées par 13 auto-écoles sont inquiétants, faisant état de multiples abus et même d'infractions.*

Quelles sont les propositions avancées par Testachats pour mieux protéger les élèves conducteurs et quelles suites comptez-vous y donner? Comment se fait-il que le SPF Mobilité n'a

u ondernemen en binnen welke termijn?

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de organisatie, de goedkeuring en de controle van de erkende rijsscholen.

Volgens de informatie van Testaankoop werden bij sommige van de onderzochte rijsscholen misbruiken vastgesteld met betrekking tot niet gespecificeerde administratieve kosten. Ook het annuleringsbeleid zou te wensen overlaten, zelfs in geval van overmacht. Er waren ook problemen met de betalingsvoorwaarden en de tarieven. Om te weten of het daadwerkelijk over juridisch misbruik gaat, verwijs ik u naar de minister van Consumentenbescherming.

Het incident is gesloten.

28 **Samengevoegde vragen van**
 - **Hugues Bayet** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie**) over "**De brief van de maatschappelijke actoren van de regio Charleroi voor een betere treinverbinding**" (**56003146C**)
 - **Roberto D'Amico** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie**) over "**De treinverbinding Charleroi-Brussel**" (**56003182C**)

28.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Het spoorwegennet is ondergefinancierd. Treinreizen duren soms lang. Per trein duurt het een uur om de afstand van 50 km tussen Charleroi en Brussel af te leggen. De pendelaars op die lijn brengen dus twee uur door in het openbaar vervoer. De reistijden van 2025 zijn dezelfde als in 1920. Met snellere verbindingen zou iedereen over meer tijd beschikken, zouden er minder files zijn en zou Charleroi een aantrekkelijkere woonplaats worden.

Wat onderneemt u om het openbaar vervoer op de lijn Charleroi-Brussel te versterken en de reistijd op die verbinding in te korten?

28.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De reistijd houdt verband met de commerciële snelheid van de lijn, het beleid inzake de stopplaatsen en de drukte en de heterogeniteit van het verkeer op dat spoor. Dit is een van de elementen van de klanttevredenheid. In geval van werken kan de snelheid verlaagd worden voor de veiligheid van het personeel en het verkeer.

In 2011 bedroeg de reistijd tussen Charleroi en Brussel-Zuid 46 minuten. In 2013 steeg de reistijd tot

pas détecté ce problème grave plus tôt? Quelles mesures comptez-vous prendre et dans quel délai?

27.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Depuis la sixième réforme de l'État, les régions sont compétentes pour l'organisation, l'agrément et le contrôle des écoles de conduite agréées.

Une analyse de Testachats a révélé des abus relatifs aux frais administratifs non précisés dans certaines des écoles de conduites examinées. La politique d'annulation ne serait pas non plus à l'abri de critiques, même en cas de force majeure. Des problèmes ont aussi été constatés en ce qui concerne les conditions de paiement et les prix. Pour savoir s'il s'agit réellement d'un abus juridique, je vous renvoie au ministre de la Protection des consommateurs.

L'incident est clos.

28 **Questions jointes de**
 - **Hugues Bayet** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat et Transition environnementale**) sur "**La lettre des forces vives carolos pour une meilleure connexion ferroviaire**" (**56003146C**)
 - **Roberto D'Amico** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat et Transition environnementale**) sur "**La liaison ferroviaire Charleroi-Bruxelles**" (**56003182C**)

28.01 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Le réseau ferroviaire est sous-financé. Les trajets en train sont parfois longs. Entre Charleroi et Bruxelles, il faut une heure pour faire 50 km. Ceux qui font la navette passent donc deux heures dans les transports. Le temps de trajet en 2025 est le même qu'en 1920. Si la liaison était plus rapide, chacun aurait plus de temps, il y aurait moins d'embouteillages et cela renforcerait l'attractivité de Charleroi.

Que faites-vous pour renforcer la ligne Charleroi-Bruxelles en transports en commun et raccourcir le trajet en train?

28.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Le temps de parcours est lié à la vitesse commerciale de la ligne, la politique d'arrêts ainsi qu'à la densité et l'hétérogénéité du trafic sur la voie. C'est un élément de la satisfaction des clients. En cas de travaux, la vitesse peut être diminuée pour la sécurité du personnel et de la circulation.

En 2011, le temps de parcours Charleroi-Bruxelles-Midi était de 46 minutes. Dès 2013, avec le nouveau

53 minuten ingevolge het nieuwe vervoersplan en het op vier sporen brengen van de lijn voor het GEN. In 2025 verbeterde de situatie door een aanpassing van het beleid inzake de haltes en van het soort materieel, en bedroeg de reistijd nog 51 minuten. Zodra de werken aan het GEN afgerond zijn, zou de reistijd verder kunnen dalen tot 47 minuten en 45 minuten door de haltetijd en het aantal haltes in stations te verminderen.

In theorie zou de reistijd nog verder kunnen dalen door in te zetten op de homogeniteit van het treinverkeer en de uniformiteit van het rollend materieel en door de commerciële snelheid te verhogen, voor zover de vier GEN-sporen volledig in gebruik zijn (tussen Moensberg en Nijvel). Eventuele conflicten met andere treinen op het spoorwegnet die deze aangepaste dienstregeling zou kunnen veroorzaken, moeten nog opgelost worden.

28.03 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): De theoretische reistijd waarover u spreekt, staat helemaal los van wat ik vaststel op het traject. We kijken uit naar het GEN en naar verbeteringen op het vlak van de kwaliteit en de reistijd.

Het incident is gesloten.

29 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van het station Welkenraedt tot 2032" (56003157C)**

29.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): De NMBS heeft recent aangekondigd dat de liften voor personen met beperkte mobiliteit in het station Welkenraedt pas in 2032 geplaatst zullen worden!

De aangevoerde reden is dat de onlangs heraangelegde perrons 30 cm te laag werden gebouwd.

Hoe is zo'n vergissing kunnen gebeuren? Hoeveel hebben die werken gekost? Hoeveel zou het kosten om die liften binnen een redelijkere termijn te laten plaatsen? Wat is meer in het algemeen de strategie van de NMBS rond de toegankelijkheid van de stations en de treinen? Zijn er andere oplossingen denkbaar om de situatie vóór 2032 in beweging te zetten?

De toegankelijkheid tot de treinen is problematisch. Mensen met beperkte mobiliteit moeten meer dan 48 uur op voorhand reserveren. Dat is onaanvaardbaar!

29.02 **Minister Jean-Luc Crucke (Frans):** De renovaties dateren uit de periode 2006-2009. De

plan de transport et la mise à quatre voies de la ligne pour le RER, il est passé à 53 minutes. En 2025, il a été optimisé à 51 minutes, avec l'adaptation de la politique d'arrêts et du type de matériel. Il pourrait atteindre 47 minutes dès la fin des travaux du RER, et 45 minutes en diminuant le temps ou le nombre d'arrêts en gares.

Le reste du temps pourrait théoriquement être gagné dans une homogénéité de circulation et une uniformité du matériel roulant, et par une augmentation de la vitesse commerciale, pour autant que les quatre voies du RER soient en service dans leur globalité (entre Moensberg et Nivelles). Il faudrait encore résoudre d'éventuels conflits avec d'autres trains sur le réseau que ce changement d'horaires pourrait provoquer.

28.03 **Roberto D'Amico** (PVDA-PTB): Les temps théoriques dont vous parlez n'ont rien à voir avec ce que je constate sur ce trajet. On attend impatiemment le RER et des améliorations sur la qualité et le temps.

L'incident est clos.

29 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité de la gare de Welkenraedt avant 2032" (56003157C)**

29.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): La SNCB vient d'annoncer que les ascenseurs pour personnes à mobilité réduite (PMR) de la gare de Welkenraedt ne seraient pas installés avant 2032!

La raison invoquée est que les quais, refaits récemment, ont été construits 30 cm trop bas.

Comment une telle erreur a-t-elle pu être commise? À combien s'élevait le montant de ces travaux? Quel serait le montant nécessaire pour réaliser l'installation de ces ascenseurs dans des délais plus raisonnables? Plus globalement, quelle est la stratégie accessibilité de la SNCB? Pourrait-il y avoir d'autres solutions pour débloquer la situation avant 2032?

L'accessibilité aux trains est problématique. Les PMR doivent faire des réservations plus de 48 heures à l'avance. C'est inadmissible!

29.02 **Jean-Luc Crucke, ministre (en français):** Les rénovations datent de la période 2006-2009. Les

regels rond de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit gingen destijds uit van een standaardhoogte van 55 cm ten opzichte van de sporen.

In 2018 werd de (enige) standaardhoogte vastgesteld op 76 cm. De NMBS en Infrabel hebben een plan 2023-2032 uitgewerkt om te zorgen voor een betere autonome toegankelijkheid van de perrons. Het doel is om 176 autonoom toegankelijke stations te hebben, waardoor aan de toegankelijkheidsbehoeften van twee derde van de reizigers voldaan wordt.

De toegankelijkheid van het station Welkenraedt is niet in de overeenkomsten voor 2023-2032 opgenomen. De NMBS raamt de kosten voor het plaatsen van liften en het verhogen van de perrons tot 76 cm op 5 miljoen euro.

Wat het beleid inzake personen met beperkte mobiliteit en de reserveringstijden betreft, heb ik daarnet al geantwoord.

29.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Het station Welkenraedt is belangrijk voor de Duitstalige Gemeenschap. Het is onaanvaardbaar dat het pas in 2032 toegankelijk is.

Liften installeren is duur, maar de NMBS zou zich een dergelijke politieke keuze kunnen veroorloven. Kunnen er los daarvan andere oplossingen overwogen worden?

Het incident is gesloten.

30 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De plaatsing van een alcoholslot" (56003173C)

30.01 Anthony Dufrane (MR): Het alcoholslot dat sinds 2018 opgelegd wordt aan bepaalde recidiverende bestuurders helpt het risico op rijden onder invloed te verminderen, maar het gebruik ervan roept praktische vragen op.

Hoeveel alcoholsloten werden er sinds 2018 geïnstalleerd en hoeveel zijn er momenteel in gebruik? Hoe efficiënt zijn ze voor het terugdringen van recidive? Wat zijn de voornaamste obstakels bij het gebruik ervan en welke oplossingen biedt u daarvoor?

30.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Het aantal alcoholsloten dat in voertuigen gemonteerd werd, is sinds 2018 gestaag gestegen tot 1.282 in 2024. De betrokken bestuurders hebben

règles PMR de l'époque prévoient une hauteur standardisée de 55 cm par rapport au rail.

Depuis 2018, la seule hauteur standardisée est fixée à 76 cm. La SNCB et Infrabel ont élaboré un plan 2023-2032 pour améliorer l'accessibilité autonome des quais. L'objectif est de disposer de 176 gares accessibles en autonomie et d'ainsi couvrir les besoins en accessibilité de deux tiers des voyageurs.

L'accessibilité de la gare de Welkenraedt n'est pas reprise dans les contrats 2023-2032. La SNCB estime l'intervention pour l'installation d'ascenseurs et le rehaussement des quais à 76 cm à 5 millions d'euros.

Pour ce qui est de la politique à l'égard des PMR et des temps de réservation, j'y ai répondu plus tôt.

29.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La gare de Welkenraedt a un rayonnement important en Communauté germanophone: il est inacceptable d'attendre 2032 pour qu'elle soit accessible.

L'installation d'ascenseurs coûte cher – encore que la SNCB pourrait se permettre ce choix politique – mais d'autres solutions pourraient-elles être envisagées?

L'incident est clos.

30 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'opérationnalité des alcolocks dans les véhicules" (56003173C)

30.01 Anthony Dufrane (MR): Les alcolocks imposés depuis 2018 pour certains conducteurs récidivistes contribuent à réduire les risques d'alcoolémie au volant, mais leur déploiement soulève des questions pratiques.

Combien d'alcolocks ont été installés depuis 2018 et combien sont actuellement en usage? Quels retours avez-vous sur leur efficacité en matière de réduction des récidives? Quels sont les principaux obstacles identifiés dans leur déploiement, et quelles solutions y apportez-vous?

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Le nombre d'alcolocks installés sur les véhicules n'a cessé d'augmenter depuis 2018, pour atteindre le nombre de 1 282 en 2024. Les conducteurs

omkaderingsprogramma's gevolgd.

Het alcoholslot heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, daar het het risico op recidive met minstens 75 % vermindert. Sommige studies tonen aan dat bestuurders die met een alcoholslot rondgereden hebben, geneigd zijn hun gedrag aan te passen als ze begeleid werden. Psychologische ondersteuning is derhalve essentieel.

In Nederland heeft men vastgesteld dat het risico op recidive na de verwijdering van het toestel halveert als de bestuurder aan een omkaderingsprogramma deelgenomen heeft.

Het belangrijkste obstakel zijn de hoge kosten van het apparaat en de installatie ervan, evenals van het omkaderingsprogramma. Dit is ook een probleem in het buitenland.

In België zijn de opgelegde boetes, waarvan sommige met uitstel, lager dan in andere landen.

Dat maakt het prijsverschil tussen een gewone boete en een alcoholslot nog groter.

Als enige in Europa heeft de Belgische wetgever de mogelijkheid ingebouwd om alle kosten voor het alcoholslot af te trekken van de boete.

Als de veroordeelde wil blijven rijden, kan hij of zij het begeleidingsprogramma in schijven afbetalen, maar sommige fabrikanten verhuren alcoholsloten en er is ook een tweedehandsmarkt voor die toestellen.

Na het begeleidingsprogramma kiezen sommigen ervoor om te blijven rijden met een alcoholslot.

In de zestien jaar dat het in ons land wordt gebruikt, heeft het alcoholslot zijn doeltreffendheid bewezen. In 2018 werd de wetgeving nog aangescherpt en er is een open markt met erkende servicecentra ontstaan.

Als we dankzij het alcoholslot mensen die betrapt werden met een hoog alcoholgehalte, in staat kunnen stellen om opnieuw in alle veiligheid deel te nemen aan het verkeer, voorkomen we dodelijke of ernstige ongevallen.

30.03 Anthony Dufrane (MR): Uw antwoord is bemoedigend voor de toekomst.

Het incident is gesloten.

concernés ont suivi des programmes d'encadrement.

L'éthylotest antidémarrage, ou alcolock, a un effet positif sur la sécurité routière étant donné qu'il permet de réduire le risque de récidive d'au moins 75 %. Certaines études montrent qu'après la période de conduite sous éthylotest, les conducteurs sont susceptibles de changer de comportement s'ils ont été accompagnés. L'encadrement psychologique est donc essentiel.

Aux Pays-Bas, on a constaté qu'après le retrait de l'appareil, la participation du conducteur à un programme d'encadrement réduit de moitié le risque de récidive.

L'obstacle principal est le coût élevé de l'appareil et de son installation, ainsi que du programme d'encadrement. Ce problème se pose à l'étranger également.

En Belgique, les amendes prononcées, en partie avec sursis, sont plus basses que dans d'autres pays.

Ceci accentue le contraste de prix entre une amende classique et un éthylotest antidémarrage.

La loi a prévu une possible déduction de tous les frais d'éthylotest de l'amende, ce qui est unique en Europe.

Si la personne condamnée veut continuer à conduire, elle peut payer le programme d'encadrement de façon échelonnée mais certains fabricants d'éthylotest antidémarrage les louent et il existe aussi un marché d'occasion de ces appareils.

À l'issue du programme d'encadrement, certains choisissent de continuer à conduire avec l'éthylotest.

Depuis seize ans chez nous, cet outil a fait ses preuves; la législation a été renforcée en 2018 et un marché ouvert est apparu avec des centres de service agréés.

Si grâce à l'éthylotest antidémarrage, des personnes prises avec un taux d'alcool élevé peuvent rouler en sécurité, nous évitons des accidents mortels ou graves.

30.03 Anthony Dufrane (MR): Votre réponse est encourageante pour l'avenir.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003187C van de heer Cornillie wordt uitgesteld.

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wantoestanden bij NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56003256C)

31.01 Frank Troosters (VB): *Ypto, de IT-dochtermaatschappij van de NMBS, kwam al meermaals negatief in het nieuws. Een onderzoek van het Rekenhof maakte duidelijk dat Ypto structureel de regels rond overheidsaanbestedingen niet volgt.*

Hoe reageert u daarop? Aanvaardt u dat de verantwoordelijken buiten schot blijven? Hecht u veel geloof aan de aankondiging van de NMBS dat ze de wantoestanden zal aanpakken?

31.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het onderzoek van het Rekenhof richtte zich op de rechtmatigheid van een reeks overheidsopdrachten die werden geplaatst door uiteenlopende overheidsinstanties, waaronder Ypto. Enerzijds erkent het Rekenhof de inspanningen die Ypto al heeft geleverd om zijn interne werking en aanbestedingsproces in overeenstemming te brengen met de regelgeving. Anderzijds formuleert het ook een reeks aanbevelingen. Het verslag van het Rekenhof werd overigens niet afgewacht om al verbeteringen uit te werken en te implementeren. Er is een driemaandelijks opvolgingsrapportering ten behoeve van het auditcomité van de NMBS.

De *procurement board* van de NMBS zal tijdens het hele aankoopproces een grotere rol krijgen. De NMBS zal Ypto ondersteunen bij het actieplan dat ook aan het Rekenhof werd bezorgd. Het Rekenhof verklaarde recent binnen twee tot drie jaar een opvolgingsaudit te zullen organiseren. De NMBS en Ypto verwelkomen dat initiatief.

31.03 Frank Troosters (VB): Ik was zeer verontwaardigd over het rapport van het Rekenhof. De bal is aan het rollen gegaan door een artikel in *Het Laatste Nieuws* over consultancyopdrachten aan het IT-bedrijf van de heer Aghassi. Ik stelde toen heel wat vragen, waar geen antwoord op kwam omdat Ypto niet onder de wet inzake de openbaarheid van bestuur zou vallen.

Nu stel ik vast dat het Rekenhof jaren later een rapport uitbrengt waaruit blijkt dat er nog steeds heel

Le **président**: La question n° 56003187C de M. Cornillie est reportée.

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les irrégularités chez Ypto, une filiale de la SNCB" (56003256C)

31.01 Frank Troosters (VB): *Ypto, la filiale informatique de la SNCB, a déjà été dépeinte plusieurs fois de manière négative dans l'actualité. Une enquête menée par la Cour des comptes a mis en évidence qu'Ypto ignore structurellement les règles en matière de marchés publics.*

Quelle est votre réaction à cet égard? Acceptez-vous que les responsables s'en tirent à bon compte? Attachez-vous beaucoup de crédit à l'annonce de la SNCB selon laquelle elle s'attaquera aux irrégularités?

31.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'enquête menée par la Cour des comptes s'est concentrée sur la régularité d'une série de marchés publics placés par diverses autorités publiques, dont Ypto. D'une part, la Cour des comptes reconnaît les efforts fournis par Ypto en vue d'aligner son fonctionnement interne et sa procédure d'appel d'offres sur la réglementation. D'autre part, elle formule également une série de recommandations. On n'a d'ailleurs pas attendu le rapport de la Cour des comptes pour déjà préparer et mettre en œuvre certaines améliorations. Un rapport de suivi trimestriel a été prévu à l'attention du comité d'audit de la SNCB.

Le *procurement board* de la SNCB se verra octroyer un rôle plus important tout au long de la procédure d'acquisition. La SNCB soutiendra Ypto dans le cadre du plan d'action qui a également été soumis à la Cour des comptes. La Cour des comptes a récemment déclaré qu'elle organisera un audit de suivi dans deux à trois ans. La SNCB et Ypto saluent cette initiative.

31.03 Frank Troosters (VB): J'ai été profondément indigné par le rapport de la Cour des comptes. Les choses ont commencé à bouger à la suite d'un article paru dans le quotidien *Het Laatste Nieuws* au sujet de missions de consultance confiés à la société informatique de M. Aghassi. J'ai à l'époque posé de nombreuses questions, qui sont restées sans réponse, au motif qu'Ypto ne serait pas soumise à la loi sur la publicité de l'administration.

Je constate à présent que la Cour des comptes publie un rapport, des années plus tard, dont il

wat zaken fout lopen. Zo is er bijvoorbeeld een lijst met voorkeursorndernemingen of worden bestelbonnen tot 24 keer hergebruikt. Nu krijgen we te horen dat de NMBS toezicht zal houden op die dochterondernemingen, maar het zijn net de mensen van de NMBS die in die dochterondernemingen zitten. Ik heb daar weinig vertrouwen in.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het spoorvervoer in het Kristalpark te Lommel" (56003258C)

32.01 Frank Troosters (VB): Glasproducent Ciner Glass bouwt een nieuwe fabriek op het industrieterrein Kristalpark in Lommel. Onder meer naar aanleiding daarvan bestudeert Infrabel de heringebruikname van een oud overslagstation.

Wanneer wordt die studie afgerond? Wie is erbij betrokken? Zullen de resultaten van de studie integraal beschikbaar zijn voor de leden van de Kamercommissie voor Mobiliteit?

32.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Infrabel heeft twee jaar de tijd om de studie af te ronden. Er wordt overleg gepleegd met de investeringsmaatschappij LRM, met VLAIO (Agentschap Innoveren & Ondernemen) en de stad Lommel. Er is ook een stuurgroep met Infrabel. De resultaten worden meegedeeld aan de LRM, VLAIO en de stad Lommel.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De studie naar het toekomstige spoorexploitatiemodel" (56003262C)

33.01 Frank Troosters (VB): *Reeds in de vorige regeerperiode startte de FOD Mobiliteit een studie naar de mogelijke toekomstige spoorexploitatiemodellen. De arizonaregering zal samen met de NMBS en Infrabel onderzoeken of het mogelijk is over te stappen naar een gecadanceerd aanbod tussen spoorknooppunten naar Zwitsers model.*

Zijn er al tussentijdse resultaten? Wanneer wordt de studie afgerond? Zult u de finale resultaten delen met de Kamercommissie? In hoeverre sluit het aangekondigde onderzoek aan op de studie van de

ressort que de nombreux dysfonctionnements subsistent. Ainsi, il existe une liste d'entreprises privilégiées et des bons de commande sont réutilisés jusqu'à 24 fois. On nous dit maintenant que la SNCB va exercer un contrôle sur ces filiales, mais ce sont justement les gens de la SNCB qu'on retrouve dans ces filiales. Je ne suis guère confiant.

L'incident est clos.

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transport ferroviaire dans le Kristalpark à Lommel" (56003258C)

32.01 Frank Troosters (VB): Le fabricant de verre Ciner Glass construit une nouvelle usine dans le zoning Kristalpark à Lommel. C'est notamment à la suite de cette décision qu'Infrabel étudie la remise en service d'une ancienne gare de transbordement.

Quand cette étude sera-t-elle terminée? Qui est impliqué? Les résultats de l'étude seront-ils intégralement mis à la disposition des membres de la commission de la Mobilité de la Chambre?

32.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Infrabel dispose d'un délai de deux ans pour réaliser l'étude. Des concertations sont en cours avec la société d'investissement LRM (Limburgse Reconversiematschappij), VLAIO (Agentschap Innoveren en Ondernemen) et la ville de Lommel. Il existe également un comité de pilotage avec des représentants d'Infrabel. Les résultats seront communiqués à la LRM, VLAIO et à la ville de Lommel.

L'incident est clos.

33 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude concernant le futur modèle d'exploitation du rail" (56003262C)

33.01 Frank Troosters (VB): *Au cours de la législature précédente, le SPF Mobilité avait déjà entamé une étude au sujet des différents modèles d'exploitation ferroviaire possibles à l'avenir. L'Arizona, en collaboration avec la SNCB et Infrabel, examinera l'opportunité de passer à une offre cadencée entre les nœuds de correspondance, à l'instar du modèle suisse.*

Des résultats intermédiaires sont-ils déjà disponibles? Quand l'étude sera-t-elle terminée? Partagez-vous les résultats définitifs en commission de la Chambre? Dans quelle mesure

FOD? Wanneer volgt er een definitieve beslissing? Wie is daarbij betrokken?

l'étude annoncée correspond-elle à l'étude du SPF? Quand une décision finale sera-t-elle prise? Qui sera impliqué dans cette décision?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De FOD Mobiliteit lanceerde eind 2023 een studie die de weg vrij moet maken voor een algemene herziening van de gewenste treindienst in 2050. Daarin wordt de toepassing op het Belgische net van de exploitatiemodellen die in verschillende Europese landen worden gebruikt, onderzocht. De analyse van het Zwitserse model en de theoretische toepassing ervan in België hebben het mogelijk gemaakt om exploitatiescenario's op te stellen, rekening houdend met de kenmerken van het Belgische netwerk en de ambities van de regering op het vlak van het reizigersvervoer, het goederenvervoer en de budgettaire efficiëntie.

33.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Fin 2023, le SPF Mobilité a lancé une étude visant à permettre une révision générale du service ferroviaire souhaité en 2050. Cette étude examine l'application au réseau belge des modèles d'exploitation utilisés dans différents pays européens. L'analyse du modèle suisse et son application théorique en Belgique ont permis d'élaborer des scénarios d'exploitation, en tenant compte des caractéristiques du réseau belge et des ambitions du gouvernement en matière de transport de voyageurs, de transport de marchandises et d'efficacité budgétaire.

Op basis van dat exploitatiemodel kan een referentiescenario voor spoorwegexploitatie voor 2050 worden opgesteld, samen met de fasen die nodig zijn voor de invoering ervan. De studie zou afgerond moeten zijn in de zomer van 2025. Zodra de studie klaar is en de belangrijkste resultaten goedgekeurd zijn door de regering, kunnen ze desgevallend worden meegedeeld aan de commissie.

Ce modèle d'exploitation permet d'élaborer un scénario de référence pour l'exploitation ferroviaire pour 2050, ainsi que les phases nécessaires à sa mise en œuvre. L'étude devrait être finalisée à l'été 2025. Dès que l'étude sera disponible et que les principaux résultats seront approuvés par le gouvernement, ils pourront, le cas échéant, être communiqués à la commission.

De studie gaat niet in op personeelskwesties en de vereisten voor rollend materieel. Daarvoor komen later specifieke studies. We zitten nu in de eerste fase, namelijk het vaststellen van doelstellingen door middel van een streefdienstregeling.

L'étude ne porte pas sur les questions liées au personnel, ni sur les exigences en matière de matériel roulant. Ces points feront l'objet d'études spécifiques ultérieures. Nous sommes à présent dans la première phase de ce processus, à savoir la définition des objectifs au moyen d'un horaire cible.

33.03 **Frank Troosters** (VB): Tijdens de vorige regeerperiode gingen wij uit van een aanbodgericht model voor het spoor. Nu zou het meer om een vraaggericht model gaan. De resultaten van de studie komen er tegen de zomer van 2025. We kunnen blijven bestuderen. Er moet een ei worden gelegd: 2032 en de liberalisering komen dichterbij.

33.03 **Frank Troosters** (VB): Sous la précédente législature, nous partions d'un modèle ferroviaire axé sur l'offre. Aujourd'hui, il s'agirait plutôt d'un modèle axé sur la demande. Les résultats de l'étude seront connus d'ici l'été 2025. Nous pourrions continuer à étudier interminablement, mais à un moment donné, il faudra trancher: 2032 et la libéralisation approchent.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56003268C van de heer Bayet wordt uitgesteld.

Le **président**: La question n° 56003268C de M. Bayet est reportée.

34 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De slechte dienstverlening van de NMBS op de spoorverbinding Waasland-Brussel" (56003280C)
- **Frank Troosters** aan **Vanessa Matz** (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken,

34 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB sur la liaison Pays de Waes-Bruxelles" (56003280C)
- **Frank Troosters** à **Vanessa Matz** (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de

Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid) over "De geschrapte rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel" (56002293C)

34.01 Frank Troosters (VB): *Sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling moeten reizigers uit het Waasland richting Brussel overstappen in Dendermonde. De aansluiting werd echter al veelvuldig gemist. Daarom werd een klachtenbrief verstuurd naar de NMBS en Infrabel.*

Bent u hiervan op de hoogte? Hoe zullen de spoorwegmaatschappijen hierop reageren? Vanaf wanneer zal deze aansluiting gegarandeerd zijn? Hoe evalueert u de schrapping van de rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel? Is dat volgens u compatibel met de doelstelling om meer mensen op de trein te krijgen?

34.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS zal de opsplitsing van de rechtstreekse IC-verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel na zes maanden evalueren. Ze zal daarbij kijken naar de stiptheid, de evolutie van het aantal reizigers, de bezettingsgraad van de treinen en het percentage geslaagde aansluitingen in Dendermonde. Op basis van de eerste ervaringen heeft de NMBS al aan Infrabel gevraagd of de aansluitende treinen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Deze vraag wordt geanalyseerd.

Bij een rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel wordt de lijn Gent-Mechelen geblokkeerd. Bovendien moet de trein in het station van rijrichting veranderen, waardoor een halte van minstens 10 minuten nodig is. Dit veroorzaakte talrijke vertragingen op drie spoorlijnen.

Sinds december 2024 kunnen reizigers op weekdagen overigens opnieuw gebruikmaken van de rechtstreekse piekurtreinen tussen Sint-Niklaas, Lokeren, Gent-Dampoort en Brussel.

Het incident is gesloten.

35 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dienstregeling van de NMBS tussen Geraardsbergen en Edingen" (56003281C)

35.01 Frank Troosters (VB): *Op 15 december voerde de NMBS een nieuwe dienstregeling in tussen Geraardsbergen en Edingen. Leerlingen moesten daardoor veel vroeger de trein nemen om op tijd op school te geraken en 's avonds moesten*

l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "La suppression de la liaison ferroviaire directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (56002293C)

34.01 Frank Troosters (VB): *Depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, les voyageurs du Pays de Waes qui se rendent à Bruxelles doivent changer de train à Termonde. La correspondance n'a toutefois pas pu être assurée à de nombreuses reprises. Une lettre de réclamation a dès lors été adressée à la SNCB et à Infrabel.*

Êtes-vous au courant de ce problème? Comment les entreprises ferroviaires vont-elles réagir? À partir de quand cette correspondance sera-t-elle garantie? Comment évaluez-vous la suppression de la liaison ferroviaire directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles? Selon vous, est-elle compatible avec l'objectif de convaincre davantage de citoyens de prendre le train?

34.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB évaluera après six mois la scission de la liaison IC directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles. Dans ce cadre, elle examinera la ponctualité, l'évolution du nombre de voyageurs, le taux d'occupation des trains et le pourcentage de correspondances assurées à Termonde. Sur la base des premiers retours d'expérience, la SNCB a déjà demandé à Infrabel de mieux coordonner les correspondances. Cette demande est en cours d'analyse.

Une liaison directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles entraîne le blocage de la ligne Gand-Malines. En outre, les trains doivent changer de sens en gare, ce qui impose un arrêt d'au moins 10 minutes. Cette situation entraînait de nombreux retards sur trois lignes ferroviaires.

Depuis décembre 2024, en semaine, les voyageurs peuvent de nouveau utiliser les trains de pointe directs entre Saint-Nicolas, Lokeren, Gand-Dampoort et Bruxelles.

L'incident est clos.

35 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les horaires de la SNCB entre Grammont et Enghien" (56003281C)

35.01 Frank Troosters (VB): *Le 15 décembre, la SNCB a instauré un nouvel horaire entre Grammont et Enghien, obligeant les étudiants à prendre le train beaucoup plus tôt pour arriver à l'heure à l'école et à attendre une heure sur le quai, le soir, afin de rentrer*

ze een uur wachten om naar huis te sporen. Na heel wat lokaal protest heeft de NMBS de vervoersplanning aangepast door vanaf 10 maart elke weekdag tussen 16 uur en 18 uur het treinaanbod uit te breiden.

Waarom werd de inkrimping van het vervoersaanbod doorgevoerd en kon men die vervolgens toch weer afvoeren?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Sinds 15 december 2024 is het nieuwe treinaanbod voor 2025 van kracht, met een uitbreiding met bijna 2 % tegenover 2024. Omdat de NMBS niet altijd beschikt over de gewenste spoorcapaciteit, waren bij die uitbreiding enkele aanpassingen onvermijdelijk. Voor de reizigers rond Geraardsbergen werd de dienstregeling met een halfuur verschoven. Een extra aanbod was door operationele beperkingen geen optie. Dankzij positieve evoluties is dat nu wel mogelijk.

Vanaf maandag 10 maart 2025 rijden er twee extra S5-treinen tussen Geraardsbergen en Edingen rond het einde van de schooldag. Vorige week zijn de burgemeesters uit de streek en de lokale media daarvan op de hoogte gebracht.

35.03 **Frank Troosters** (VB): Ik vraag me nog steeds af waarom een en ander aanvankelijk niet mogelijk was en dan plots wel, maar ik ben blij met de oplossing.

Het incident is gesloten.

36 **Vraag van Frank Troosters aan Vanessa Matz (Modernisering van de overheid, Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid) over "Het misplaatste commerciële initiatief van een treinbegeleider" (56002292C)**

36.01 **Frank Troosters** (VB): *In december 2024 ontstond er heisa over een treinbegeleider die zich niet aan de taalwetgeving zou hebben gehouden door reizigers in Vilvoorde ook in het Frans te begroeten. Het grootste probleem was echter dat uw voorganger en de NMBS-directie daarop een pleidooi hielden om de taalwetgeving niet te respecteren. Deelt u die mening?*

De treinbegeleider verkoopt ondertussen koffiebekers met een verwijzing naar zijn

chez eux. Après de nombreuses protestations locales, la SNCB a modifié le plan de transport, puisque l'offre de trains a été élargie entre 16 et 18 heures en semaine à partir du 10 mars.

Pourquoi a-t-on réduit l'offre de transport, s'il a été possible ensuite de ne pas la réduire?

35.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Depuis le 15 décembre 2024, la nouvelle offre de trains pour 2025 est en vigueur, avec une extension de près de 2 % par rapport à 2024. Étant donné que la SNCB ne dispose pas toujours de la capacité ferroviaire souhaitée, certaines adaptations ont inévitablement dû être apportées dans le cadre de cette extension. Pour les voyageurs de la région de Grammont, l'horaire a été avancé d'une demi-heure. Une offre supplémentaire n'était pas envisageable en raison de limitations opérationnelles. Elle l'est toutefois aujourd'hui grâce à des évolutions positives.

Depuis le lundi 10 mars 2025, deux trains S5 supplémentaires circulent entre Grammont et Enghien au moment de la fin de la journée scolaire. La semaine dernière, les bourgmestres de la région et les médias locaux en ont été informés.

35.03 **Frank Troosters** (VB): Je continue à me demander pourquoi certaines choses n'étaient pas possibles initialement, plus le sont subitement, mais je me réjouis de la solution mise en place.

L'incident est clos.

36 **Question de Frank Troosters à Vanessa Matz (Action et Modernisation publiques, Entreprises publiques, la Fonction publique, la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique) sur "L'initiative commerciale déplacée d'un accompagnateur de train" (56002292C)**

36.01 **Frank Troosters** (VB): *En décembre 2024, une polémique a éclaté au sujet d'un accompagnateur de train qui n'aurait pas respecté la législation sur l'emploi des langues en accueillant les voyageurs à Vilvoorde en français également. Le problème principal était toutefois que votre prédécesseur et la direction de la SNCB ont ensuite plaidé pour le non-respect de la législation sur l'emploi des langues. Partagez-vous ce point de vue?*

Dans l'intervalle, l'accompagnateur de train vend des tasses à café arborant une référence à son infraction

taalovertreiding. Vindt u dat gepast? Hoeveel klachten over het overtreden van de taalwetgeving door de NMBS werden er in 2024 ingediend? Hoeveel keer werd de NMBS sinds 2020 door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) op de vingers getikt? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat de taalwetgeving in de toekomst wel wordt gerespecteerd?

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De NMBS is onderworpen aan de bepalingen van de taalwetgeving. Bijna de helft van het Belgische treinverkeer is interregionaal en meer dan 450.000 reizigers steken dagelijks per trein een gewestgrens over. Toch kreeg de klantendienst van de NMBS in 2024 slechts een dertigtal klachten over het vermeend verkeerd gebruik van talen aan boord van haar treinen.

De NMBS wil voor toeristische bestemmingen haar reizigers in meerdere talen kunnen informeren, maar dat kan niet volgens de huidige regelgeving. Een meer klantgerichte interpretatie van de taalwetgeving is aangewezen, ook in een geliberaliseerde context waarin de NMBS straks met andere vervoermaatschappijen zal moeten concurreren. Ik zal samen met de NMBS bekijken welke stappen kunnen worden gezet.

Personeelsleden van de NMBS mogen andere professionele activiteiten uitoefenen, zolang die de correcte en veilige uitvoering van hun taak niet in de weg staan, niet tot een belangenconflict leiden, het imago van de NMBS niet schaden en de NMBS niet benadelen.

36.03 **Frank Troosters** (VB): De NMBS kan vinden wat ze wil, maar de wet is de wet. De vorige minister van Mobiliteit nam het ook al niet zo nauw met de taalwet. De treinbegeleider die een inbreuk pleegde op de regelgeving, vindt het dan ook nog eens nodig om een mok te commercialiseren over zijn overtreiding, en dat met medeweten van de NMBS. Ik vind dat ongepast. Als de NMBS echt klantgericht wil worden, kan ze zeker nog andere knelpunten wegwerken in plaats van te spelen met de taalwetgeving.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Legasse is afwezig en kan dus zijn vraag nr. 56003379C niet stellen.

à la législation sur l'emploi des langues. Pensez-vous que cela soit approprié? Combien de plaintes concernant des infractions à la législation sur l'emploi des langues commises par la SNCB ont été introduites en 2024? Combien de fois la SNCB a-t-elle été rappelée à l'ordre par la Commission permanente du Contrôle linguistique (CPCL) depuis 2020? Comment la SNCB veillera-t-elle à l'avenir au respect de la législation sur l'emploi des langues?

36.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): La SNCB est soumise aux dispositions de la législation sur l'emploi des langues. Près de la moitié du trafic ferroviaire belge est interrégionale et plus de 450 000 voyageurs franchissent quotidiennement une frontière régionale en train. Pourtant, en 2024, le service clientèle de la SNCB n'a reçu qu'une trentaine de plaintes concernant un emploi prétendument incorrect des langues à bord de ses trains.

Pour les destinations touristiques, la SNCB souhaite pouvoir informer ses voyageurs en plusieurs langues, mais elle n'y est pas autorisée en vertu de la réglementation existante. Il s'indiquerait d'interpréter la législation linguistique d'une façon qui permette d'être davantage axé sur le client, y compris dans un contexte libéralisé où la SNCB devra prochainement affronter la concurrence d'autres sociétés de transport. En concertation avec la SNCB, j'étudierai la possibilité de prendre des mesures à cet effet.

Les membres du personnel de la SNCB peuvent exercer d'autres activités professionnelles, pour autant qu'elles n'entravent pas l'accomplissement correct et sûr de leurs tâches, qu'elles ne donnent pas lieu à un conflit d'intérêts, qu'elles ne nuisent pas à l'image de la SNCB et qu'elles ne portent pas préjudice à la SNCB.

36.03 **Frank Troosters** (VB): La SNCB peut penser ce qu'elle veut, mais la loi est la loi. Le précédent ministre de la Mobilité n'a pas non plus fait grand cas de la législation linguistique. Par ailleurs, l'accompagnateur de train qui a enfreint la réglementation estime opportun de commercialiser un mug glorifiant son infraction, et ce avec la complicité de la SNCB. Je trouve cela déplacé. Si la SNCB veut vraiment être davantage orientée vers le client, elle a certainement d'autres problèmes à résoudre et il n'est pas nécessaire de jouer avec la législation linguistique.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Legasse n'est pas présent pour poser sa question n° 56003379C.

37 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Vias-onderzoek over het verschil tussen mannen en vrouwen achter het stuur" (56003424C)

37.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Aan de toog wordt soms meewarig gedaan over de rijkunsten van vrouwen, maar Vias institute heeft bewezen dat het net andersom is. Liefst 80 % van de verkeersdoden zijn mannen en ook bij de zwaargewonden zijn mannen oververtegenwoordigd. Mannen zouden meer risico's nemen achter het stuur, vrouwen rijden veel voorzichtiger.

Hoe kijkt u naar die studie? Ziet u concrete actiepunten om dat mannenprobleem aan te pakken?

37.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De recente studie door Vias institute toont aan dat mannen zich meer blootstellen aan risicogedrag, in het bijzonder te hoge snelheid, alcohol- of drugsgebruik en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Dit wordt ook bevestigd door internationale trends.

Het onderstreept het belang van preventie- en bewustmakingscampagnes gericht op mannelijke bestuurders. We moeten die campagnes nog intensiveren. Er is ook een educatief aspect, waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor verkeersveiligheidslessen op school, met specifieke aandacht voor gedrag en het genderverschil in risicoperceptie. Voorts moeten we de controles opvoeren en afschrikwekkende sancties voor ernstige overtredingen systematischer toepassen. Daarnaast kunnen we een specifieke opleiding en ondersteuning invoeren voor bestuurders die bepaalde overtredingen hebben begaan.

De regering is vastberaden om haar inspanning op het gebied van verkeersveiligheid voort te zetten en te versterken. Dat is essentieel als we het aantal slachtoffers willen verminderen en de ernstige en dodelijke ongevallen op onze wegen willen terugdringen.

37.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Wij zitten grotendeels op dezelfde lijn over sensibilisering. Niet elke man is een boeman, maar we moeten wel iets doen met dat opvallende cijfer. Het grote probleem zit onder meer bij alcoholgebruik. Het recidivisme voor rijden onder invloed komt ongetwijfeld meer bij

37 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'étude de l'institut Vias sur les différences entre les hommes et les femmes au volant" (56003424C)

37.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Il vous est sans doute déjà arrivé d'entendre un groupe d'hommes au comptoir d'un bar dédaigner quelque peu les piètres aptitudes à la conduite des femmes, mais l'institut Vias a prouvé que c'est le contraire qui est vrai. Les hommes représentent pas moins de 80 % des décès sur la route et ils sont également surreprésentés parmi les blessés graves. Les hommes prendraient plus de risques au volant, alors que les femmes conduisent beaucoup plus prudemment.

Quel regard portez-vous sur cette étude? Voyez-vous des points d'action concrets pour remédier à ce problème majoritairement masculin?

37.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): L'étude menée récemment par l'institut Vias montre que les hommes sont plus enclins aux comportements à risque, en particulier aux excès de vitesse, à la consommation d'alcool ou de drogues au volant et à la conduite sans ceinture de sécurité. Les tendances internationales le confirment.

Ce constat souligne l'importance de mener des campagnes de prévention et de sensibilisation axées sur les conducteurs masculins. Il faut encore intensifier ce type de campagnes. Nous devons également veiller à l'aspect éducatif, dans le cadre duquel les cours de sécurité routière à l'école jouent un rôle important et doivent prêter une attention particulière au comportement et à la différence de genre dans la perception des risques. Nous devons en outre augmenter les contrôles et appliquer plus systématiquement des sanctions dissuasives en cas d'infractions graves. Nous pourrions également instaurer une formation et un soutien spécifiques pour les auteurs de certaines infractions au volant.

Le gouvernement est déterminé à poursuivre et à renforcer ses efforts en matière de sécurité routière. C'est essentiel si nous voulons réduire le nombre de victimes et d'accidents graves et mortels sur nos routes.

37.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Je partage dans une large mesure votre vision sur la sensibilisation. Tous les hommes ne sont pas des croquemitaines, mais nous devons faire quelque chose pour remédier à ces statistiques interpellantes. Le problème majeur concerne notamment la

mannen voor. De nultolerantie voor alcohol staat niet in het regeerakkoord, maar dat betekent niet dat ze niet gerealiseerd zou kunnen worden. Ik zal daartoe met initiatieven blijven komen.

Het incident is gesloten.

38 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van de pensioenen van het rijdend personeel van de NMBS" (56003456C)**

38.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Volgens het regeerakkoord wordt de pensioenleeftijd van het NMBS-personeel (55 jaar) opgetrokken tot de wettelijke pensioenleeftijd van andere werknemers en ambtenaren. Vanaf januari 2027 wordt hun pensioenleeftijd geleidelijk verhoogd met 1 jaar per jaar, met respect voor de verwachtingen van mensen die vlak voor hun pensioenleeftijd staan, waarvoor er overgangsmaatregelen gepland zijn. Het blijft mogelijk om met vervroegd pensioen te gaan.*

Welke bepalingen zijn er momenteel van toepassing op de pensioenen van het rijdend personeel van de NMBS? Hoeveel werknemers zijn er de afgelopen vijf jaar tussen 55-jarige en 60-jarige leeftijd met pensioen gegaan? Beschikt u over prognoses over het aantal mensen die de komende jaren met pensioen zullen vertrekken? Vreest u niet dat dit luik van het regeerakkoord zal leiden tot vervroegde uittredingen, wat het huidige tekort aan rijdend personeel nog schrijnender zou maken? Welke initiatieven zult u nemen om die beroepen aantrekkelijk te houden en nog aantrekkelijker te maken? Welke inspanningen zult u leveren om gedaan te krijgen dat er maatregelen genomen worden om rekening te houden met de zwaarte van het beroep?

38.02 **Minister Jean-Luc Crucke** (Frans): De belangrijkste bepalingen voor het rijdende personeel zijn de wet van 1961 en dan vooral artikel 115 van die wet, en de wet van december 2011 houdende diverse bepalingen, met name de artikelen 88 en 105, die gewijzigd werden bij de wet van 13 december 2013.

De gemiddelde leeftijd waarop personeelsleden hun pensioen aanvragen, bedraagt voor de jaren 2021 tot 2024 respectievelijk 60,6 jaar, 60,7 jaar, 61,1 jaar en 62 jaar. In 2024 vroegen 32 treinbestuurders hun pensioen aan: drie op de leeftijd van 55 jaar, vier op de leeftijd van 56 jaar, telkens één op de leeftijd van

consommation d'alcool. La récidive en matière de conduite sous influence est sans aucun doute plus fréquente chez les hommes. La tolérance zéro pour l'alcool ne figure pas dans l'accord de gouvernement, mais cela ne signifie pas qu'elle ne pourrait pas être réalisée. Je continuerai à proposer des initiatives en ce sens.

L'incident est clos.

38 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir des pensions du personnel roulant de la SNCB" (56003456C)**

38.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Selon l'accord de gouvernement, l'âge de la retraite du personnel de la SNCB (55 ans) sera porté à l'âge légal de retraite des autres salariés et fonctionnaires. Dès janvier 2027, cet âge sera progressivement relevé d'un an chaque année, tout en respectant les attentes des personnels proches de la retraite pour lesquels des mesures transitoires sont prévues. La retraite anticipée restera possible.*

Quelles sont les dispositions actuelles sur les pensions du personnel roulant de la SNCB? Pour les 5 dernières années, combien de travailleurs ont fait valoir leur droit à la pension de 55 à 60 ans? Disposez-vous de prévisions de départs pour les prochaines années? Ne craignez-vous pas, vu cette partie de l'accord, que cela ne conduise à des départs anticipés, aggravant l'actuelle pénurie parmi le personnel roulant? Que mettez-vous en œuvre pour préserver et renforcer l'attractivité de ces métiers? Comment vous impliquerez-vous afin d'obtenir des dispositions tenant compte de la pénibilité des carrières?

38.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): Les dispositions les plus importantes pour le personnel roulant sont la loi de 1961, surtout son article 115, et la loi de décembre 2011 portant des dispositions diverses, notamment les articles 88 et 105, modifiés par la loi du 13 décembre 2013.

L'âge moyen des membres du personnel ayant sollicité un départ en retraite est, pour les années 2021 à 2024, respectivement de 60,6 ans, 60,7 ans, 61,1 ans et 62 ans. En 2024, 32 conducteurs ont demandé leur mise à la retraite: trois à 55 ans, quatre à 56, un à respectivement 57, 58 et 60 ans,

57, 58 en 60 jaar, zeven op de leeftijd van 61 jaar, telkens twee op de leeftijd van 62 en 63 jaar, vijf op de leeftijd van 64 jaar en zes op de leeftijd van 65 jaar. In hetzelfde jaar gingen 37 treinbegeleiders met pensioen, onder wie zes op de leeftijd van 55 jaar, één op 57 jaar, twee op 60 jaar, vier op 61 jaar, drie op 62 jaar, acht op 63 jaar, twee op 64 jaar en elf op 65 jaar.

Het is onmogelijk om voor de toekomst betrouwbare prognoses op te maken, gelet op de wetswijzigingen met betrekking tot de wettelijke pensioenleeftijd, de pensioenbonus en de pensioneringen om medische redenen.

Gelet op het regeerakkoord vrees ik niet voor een toename van het aantal vervroegde uitredingen, wat het tekort aan rijdend personeel nog zou vergroten.

Via het sociaal overleg zal er duidelijkheid verschaft kunnen worden in verband met bepaalde uitspraken die niet stroken met de inhoud van het akkoord.

Wat de aantrekkelijkheid betreft, heeft de NMBS een zeer sterke *employer branding*-strategie. Campagnes, evenementen en jobbeurzen zorgen voor voldoende kandidaten. In 2024 heeft de NMBS een recordaantal kandidaturen ontvangen en haar doelstelling bereikt: het bedrijf was op zoek naar 1.300 nieuwe medewerkers en er werden er 1.337 aangeworven. Onlangs waren opleidingen voor specifiek personeel bij Infrabel een groot succes.

Wat het aspect zwaar werk betreft, wil ik me niet mengen in de bevoegdheden van de minister van Pensioenen, maar zou ik hem wel willen aansporen om vertrouwen te stellen in de sociale dialoog, en dat is waar hij vandaag mee is begonnen.

38.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Uit de cijfers blijkt dat het wel meevalt met het aantal mensen dat met vervroegd pensioen gaat. Uw partners uit de meerderheid maken nochtans een karikatuur van de ambtenaren en gaan daarbij voorbij aan de zwaarte van hun beroep. Sommigen hebben bij hun loopbaankeuze de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen. Wie de spelregels verandert terwijl het spel nog gespeeld wordt, pleegt een vorm van verraad! Ik ben blij dat u openstaat voor dialoog, maar ik betwijfel of dat nuttig zal zijn. Gezien het regeerakkoord reken ik erop dat u uw collega's overtuigt van de noodzaak om, wars van de clichés over de vakbonden en de werknemers, met hen in dialoog te gaan.

Het incident is gesloten.

39 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke

sept à 61 ans, deux à 62 et 63 ans, cinq à 64 ans et six à 65 ans. La même année, 37 accompagnateurs de train ont pris leur retraite, dont six à 55 ans, un à 57 ans, deux à 60 ans, quatre à 61 ans, trois à 62 ans, huit à 63 ans, deux à 64 ans et onze à 65 ans.

Il est impossible de faire des prévisions fiables pour l'avenir, vu les modifications de la loi sur l'âge légal de la retraite, le bonus pension et les retraites pour raisons médicales.

Au vu de l'accord de gouvernement, je n'appréhende pas d'accroissement des départs anticipés qui aggraverait la pénurie du personnel roulant.

La concertation sociale permettra de clarifier certains propos qui ne correspondent pas au contenu de l'accord.

S'agissant de l'attractivité, la SNCB a une stratégie de marque employeur très puissante. Des campagnes, événements, salons de l'emploi lui garantissent un afflux suffisant. En 2024, elle a enregistré un nombre record de candidatures et atteint son objectif: 1 300 recrutements étaient nécessaires, elle en a réalisé 1 337. Récemment, des formations pour du personnel spécifique au sein d'Infrabel ont rencontré un franc succès.

Concernant la pénibilité, sans interférer dans les compétences du ministre des Pensions, je l'inviterais à faire confiance au dialogue social, comme il a commencé à le faire aujourd'hui.

38.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les chiffres montrent que les départs anticipés à la pension sont modérés. Vos partenaires de majorité caricaturent pourtant les fonctionnaires, sans évoquer la pénibilité. Certains ont choisi cette carrière en pesant les avantages et les inconvénients. Changer les règles du jeu en cours de route est une trahison! Je salue votre volonté de dialogue, mais je doute de son effectivité. Vu l'accord de gouvernement, je compte sur vous pour convaincre vos collègues de sa nécessité, loin des clichés sur les syndicats et les travailleurs.

L'incident est clos.

39 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke

(Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het traject voor de NMBS en Infrabel" (56003457C)

39.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *De regering wil in de periode 2025-2029 675 miljoen euro besparen op de begrotingen van de NMBS en Infrabel.*

In het regeerakkoord wordt de trein beschouwd als essentieel voor een duurzame en efficiënte mobiliteit. Het voorziet in een stijging van het aantal reizigers met 30 %, een stiptheid van meer dan 90 %, 50 % nieuwe treinen en 30 % minder afgeschafte treinen. Volgens het regeerakkoord zou de regering in de nodige middelen en personeelsleden hebben voorzien om die doelstellingen te bereiken. De cijfers spreken dat echter tegen en tonen aan dat de regering het spoor als een sluitpost van de begroting ziet.

Hoeveel zullen de NMBS en Infrabel jaarlijks moeten bezuinigen? Wordt er bezuinigd op operationele middelen of op investeringen?

Gaat het over een totaal van 675 miljoen euro aan bezuinigingen of over een doelstelling voor structurele besparingen tegen het einde van de legislatuur? Hoe zullen de NMBS en Infrabel de doelstellingen van het regeerakkoord en hun beheerscontracten waarmaken met zulke besparingen?

Zal het aantal treinkilometers dat de NMBS exploiteert, elk jaar toenemen, zoals bepaald in het openbaredienstcontract?

Zal het beter toegankelijk maken van de stations worden voortgezet, zoals vastgelegd in de contracten van Infrabel en de NMBS?

Van welke andere doelstellingen van die contracten zult u terugkomen om de besparingen op te vangen?

39.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): *In het regeerakkoord wordt de essentiële rol van het spoor in een duurzaam en efficiënt mobiliteitsnetwerk bevestigd. De ambitieuze doelstellingen op het vlak van reizigersaantallen, stiptheid en modernisering van het rollend materieel blijven centraal staan in onze visie voor de NMBS en Infrabel, met de middelen en het personeel die nodig zijn om die doelstellingen te bereiken. De definitieve beslissingen over de besparingen zijn nog niet genomen en moeten deel uitmaken van de bredere inspanning om de overheidsuitgaven weer op orde te krijgen. Ik zal erover waken dat deze*

(Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La trajectoire de la SNCB et d'Infrabel" (56003457C)

39.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Le gouvernement prévoit des économies sur le budget de la SNCB et d'Infrabel pour un montant de 675 millions de 2025 à 2029.*

L'accord de gouvernement voit le train comme essentiel pour une mobilité durable et efficace, et souhaite une augmentation de 30 % des voyageurs, une ponctualité de plus de 90 %, 50 % de nouveaux trains et une réduction de 30 % des trains supprimés. Il aurait prévu les ressources et le personnel pour ces objectifs. Or, les chiffres contredisent l'accord qui fait du rail une variable d'ajustement budgétaire.

Quel sera, année par année, le montant des coupes pour la SNCB et Infrabel? Porteront-elles sur les moyens opérationnels ou sur les investissements?

S'agit-il d'un total de 675 millions d'euros d'économies ou d'un objectif de coupes structurelles pour la fin de la législature? Comment la SNCB et Infrabel réaliseront-ils les objectifs de l'accord de gouvernement et de leurs contrats de gestion avec de telles coupes?

Le nombre de trains/km réalisés par la SNCB augmentera-t-il chaque année comme prévu par le contrat de service public?

Poursuivrez-vous la mise en accessibilité des gares inscrites dans les contrats d'Infrabel et de la SNCB?

Sur quels autres objectifs de ces contrats reviendrez-vous pour absorber ces coupes budgétaires?

39.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): *L'accord de gouvernement confirme le rôle essentiel du rail dans un réseau de mobilité durable et efficace. Des objectifs ambitieux de fréquentation, de ponctualité et de modernisation du matériel roulant restent au cœur de notre vision pour la SNCB et Infrabel avec les ressources et le personnel nécessaires pour les atteindre. Les arbitrages définitifs pour les économies ne sont pas arrêtés et doivent s'inscrire plus largement dans le redressement des dépenses publiques. Je veillerai à ce que ces ajustements respectent les travailleurs, les usagers et des entreprises ferroviaires.*

herschikkingen doorgevoerd worden met eerbiediging van de werknemers, de reizigers en de spoorwegbedrijven.

De verdeling van de inspanning tussen de NMBS en Infrabel en tussen operationele middelen en investeringen wordt nog besproken. De begrotingsnotificaties met betrekking tot het regeerakkoord werden bekrachtigd. De maatregel "Efficiëntiewinsten structuren NMBS" wijst er evenwel op dat een efficiëntere werking, met minder structuren en minder algemene kosten het mogelijk zal maken om de spoorsubsidies te verminderen. Er wordt ook op gewezen dat er niet bespaard zal worden op de investeringen van Infrabel om veroudering van het spoornet tegen te gaan.

In vergelijking met het initieel door het Monitoringcomité uitgestippelde begrotingstraject is het de bedoeling om 50 miljoen euro te besparen in 2025, 100 miljoen euro in 2026, 125 miljoen euro in 2027, 150 miljoen euro in 2028 en 250 miljoen euro in 2029. Over de hele regeerperiode komt dat neer op 675 miljoen euro.

De aard van die besparingen – structurele bezuinigingen of een geleidelijke afbouw van uitgaven – zal verder bepaald worden tijdens de lopende begrotingsgesprekken.

Wat de impact op de prestaties van de spoorwegen betreft, willen we het aantal treinen en het aantal afgelegde kilometers verhogen. De inspanningen om de stations toegankelijker te maken moeten worden voortgezet.

Wat de eventuele aanpassingen aan de doelstellingen van de beheerscontracten betreft, gaat onze prioriteit naar de rationalisatie van de uitgaven zonder dat we daarbij de vastgelegde ambities op de helling willen zetten.

Elke beslissing zal in overleg met de betrokken actoren genomen worden.

39.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Helaas zullen niet alle sectoren op dezelfde manier aan de inspanning bijdragen. Sommige zullen helemaal niets bijdragen!

De verhoudingen liggen nog niet vast. Ik hoop dan ook dat ze beter verdeeld zullen worden dan we tijdens de begrotingsdebatten gehoord hebben.

Het is bijzonder slecht nieuws dat er bij het spoor 675 miljoen euro bespaard moet worden. Investeren in alternatieven voor de auto komt zowel de volksgezondheid als de economie ten goede!

Quant à la répartition de l'effort entre la SNCB et Infrabel, et entre moyens opérationnels et investissements, elle est encore en discussion. Les notifications budgétaires relatives à l'accord de gouvernement ont été validées. Or la mesure intitulée "Gains d'efficacité structure SNCB" précise que des opérations plus efficaces, avec moins de structures et de frais généraux, permettront de réduire le subside au rail. Elle précise aussi qu'aucune économie ne sera faite sur les investissements d'Infrabel afin d'éviter un vieillissement du réseau.

Par rapport à la trajectoire définie initialement par le comité de monitoring, il est prévu de réaliser 50 millions d'euros d'économies en 2025, 100 millions en 2026, 125 millions en 2027, 150 millions en 2028 et 250 millions en 2029, soit 675 millions sur la législature.

La nature de ces économies, coupes structurelles ou réductions progressives des dépenses, sera précisée par les discussions budgétaires en cours.

Concernant l'impact sur les prestations ferroviaires, nous voulons augmenter le nombre de trains et de kilomètres parcourus. Les travaux de mise en accessibilité des gares doivent se poursuivre.

Concernant d'éventuelles adaptations aux objectifs des contrats de gestion, notre priorité est d'assurer une rationalisation des dépenses, sans remettre en cause les ambitions fixées.

Toute décision sera prise en concertation avec les acteurs concernés.

39.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Malheureusement, tous les secteurs ne vont pas contribuer de la même manière à l'effort. Certains ne contribueront pas du tout!

Les équilibres ne sont pas encore fixés, donc j'espère qu'ils seront mieux répartis que ce qu'on a pu entendre lors des débats budgétaires.

Les 675 millions d'euros d'économies dans le rail sont une très mauvaise nouvelle. Investir dans les alternatives à la voiture, c'est un enjeu de santé publique et un enjeu économique!

Als men nu niet investeert, hypothekeert men de toekomst van een duurzame mobiliteit. Ik ben het dan ook niet met u eens over de noodzakelijke bijdrage van alle sectoren.

Morgen zullen we in de plenaire vergadering debatteren over de sluiting van stations. Door kleine stations te sluiten geeft men een slecht signaal af. Als sommige van die stations te weinig aantrekkelijk zijn, dan moet men analyseren hoe dat komt in plaats van ze te sluiten.

Het incident is gesloten.

40 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het nieuwe station Luik-Sint-Lambertus" (56003466C)**

40.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De werken aan het station Luik-Sint-Lambertus blijven maar duren. De stationsomgeving ligt er erg mistroostig bij. De buurt en de Luikenaars kijken vol verwachting uit naar de inhuldiging van hun nieuwe station.

40.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Het reizigersgebouw zal vanaf de zomer toegankelijk zijn. In het najaar van 2025 zullen de toegangen tot de perrons afgewerkt worden. Daarna kunnen we het station inhuldigen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.46 uur.

Si l'on n'investit pas maintenant, on hypothèque l'avenir d'une mobilité durable. Je ne vous rejoins donc pas sur la nécessaire contribution de tous les secteurs.

Demain, en séance plénière, nous débattons des fermetures de gares. C'est un mauvais signal de fermer des petites gares. Si certaines manquent d'attractivité, il faut en analyser les raisons plutôt que de les fermer.

L'incident est clos.

40 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert" (56003466C)**

40.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Les travaux à la gare de Liège Saint-Lambert s'éternisent. Les abords sont fort tristounets. Le quartier et les Liégeois attendent l'inauguration de leur nouvelle gare.

40.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Le bâtiment "voyageurs" sera accessible dès cet été. À l'automne 2025, les accès aux quais seront finalisés et nous pourrons l'inaugurer.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 46.