

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

Dinsdag

29-04-2025

Namiddag

Mardi

29-04-2025

Après-midi

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

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

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

INHOUD

SOMMAIRE

Actualiteitsdebat over CAF en toegevoegde vragen van	1
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het miljardencontract met CAF, een onderneming die de illegale bezetting steunt" (56003991C)	1
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de NMBS-keuze om onderhandelingen op te starten met het Spaanse CAF" (56004470C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de gunning aan CAF" (56004472C)	1
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de aanwijzing van CAF voor de bestelling van AM30-treinen" (56004479C)	1
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opschorting door de Raad van State van de beslissing van de NMBS over het contract van de eeuw" (56004481C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de Raad van State geschorste mega-order van AM30-treinstellen van de NMBS" (56004551C)	1
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van de RvS over de opdracht voor de vernieuwing van het rollend materieel van de NMBS" (56004620C)	1
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de aanbesteding voor de aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56004777C)	2
- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de beslissing van de NMBS ten gunste van het Spaanse CAF" (56004808C)	2
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van treinstellen en de recente beslissing van de Raad van State" (56004817C)	2
Sprekers: Niels Tas, Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Irina De Knop, Dimitri Legasse, Frank Troosters, François De Smet, Franky Demon, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Actualiteitsdebat over de lijn Charleroi-Brussel en toegevoegde vragen van	7

Débat d'actualité sur CAF et questions jointes de	1
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrat de plusieurs milliards avec l'entreprise CAF soutenant l'occupation illégale" (56003991C)	1
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le CE du choix de la SNCB d'entamer des négociations avec la société espagnole CAF" (56004470C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de l'attribution du marché à CAF" (56004472C)	1
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la désignation de CAF pour la commande de rames AM30" (56004479C)	1
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend la décision de la SNCB pour le contrat du siècle" (56004481C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la mégacommande de voitures AM30 de la SNCB" (56004551C)	1
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État relatif au marché public de renouvellement du matériel roulant de la SNCB" (56004620C)	1
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État du marché d'achat d'automotrices AM30 de la SNCB" (56004777C)	2
- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annulation par le Conseil d'État de la décision de la SNCB en faveur de la firme espagnole CAF" (56004808C)	2
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public relatif aux automotrices et la récente décision du Conseil d'État" (56004817C)	2
Orateurs: Niels Tas, Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Irina De Knop, Dimitri Legasse, Frank Troosters, François De Smet, Franky Demon, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Débat d'actualité sur la ligne Charleroi-Bruxelles et questions jointes de	7

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004208C) 7

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van de GEN-werken tussen Nijvel en Brussel-Zuid en het scenario in Linkebeek" (56004558C) 7

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van het Waalse GEN en in het bijzonder lijn 124 (Charleroi-Brussel)" (56004559C) 8

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Gewestelijk Expresnet en spoorlijn 124 in Linkebeek" (56004572C) 8

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004826C) 8

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de gemeenteraad van Linkebeek aangenomen motie en de impact ervan op het GEN Brussel-Nijvel" (56004775C) 8

Sprekers: Julien Matagne, Frank Troosters, Hugues Bayet, Sarah Schlitz, Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Actualiteitsdebat over de stakingen op het spoor en toegevoegde vragen van 11

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheidscijfers tijdens de stakingen" (56004239C) 11

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij de NMBS" (56004322C) 11

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004325C) 11

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Niet-rijdende treinen bij spoorstakingen" (56004340C) 11

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004387C) 11

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004552C) 11

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het tripartiete overleg met de vakbonden en de CEO's van de openbare spoorbedrijven" (56004781C) 11

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van Securail" (56004789C) 12

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen en de vakbondsactie op 29 april" 12

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Une meilleure connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004208C) 7

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation des travaux du RER entre Nivelles et Bruxelles-Midi et le scénario de Linkebeek" (56004558C) 7

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation du RER wallon et plus particulièrement de la ligne 124 (Charleroi-Bruxelles)" (56004559C) 8

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Réseau Express Régional et la ligne 124 à Linkebeek" (56004572C) 8

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004826C) 8

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La motion adoptée par le conseil communal de Linkebeek et son impact sur le RER Bruxelles-Nivelles" (56004775C) 8

Orateurs: Julien Matagne, Frank Troosters, Hugues Bayet, Sarah Schlitz, Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Débat d'actualité sur les grèves sur le rail et questions jointes de 11

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les chiffres de ponctualité durant les grèves" (56004239C) 11

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mouvements de grève à la SNCB" (56004322C) 11

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004325C) 11

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains qui ne circulent pas quand il y a grève" (56004340C) 11

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004387C) 11

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004552C) 11

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions tripartites avec les syndicats et les CEO des entreprises publiques ferroviaires" (56004781C) 11

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de Securail" (56004789C) 12

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves et la mobilisation syndicale du 29 avril" 12

(56004821C)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Irina De Knop, Frank Troosters, Sarah Schlitz, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

(56004821C)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Irina De Knop, Frank Troosters, Sarah Schlitz, Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de NMBS-dienstregeling op het station Liedekerke" (56003509C)

Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence des nouveaux horaires de la SNCB sur la gare de Liedekerke" (56003509C)

Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Herentals en het beleid van de NMBS met betrekking tot de stationsparkings" (56003585C)

Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Herentals et la politique de la SNCB concernant les parkings des gares" (56003585C)

Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stijging van het aantal letselongevallen met elektrische steps" (56003613C)

Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre croissant d'accidents de trottinette électronique avec lésions corporelles" (56003613C)

Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het experiment met reizigerstreinen zonder treinbegeleiders" (56003615C)

Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'expérience visant à faire circuler des trains de voyageurs sans accompagnateur" (56003615C)

Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe NMBS-dienstregeling en de afschaf van de S9-verbinding in Herent en Kortenberg" (56003674C)

Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB et la suppression des arrêts sur la ligne S9 à Herent et Kortenberg" (56003674C)

Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verslag 2024 van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (56003735C)

- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vluchten boven Waals-Brabant en het rapport van

Questions jointes de

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport 2024 du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" (56003735C)

- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le survol du Brabant wallon et le rapport du Médiateur

de federale Ombudsman" (56003987C)		fédéral" (56003987C)	
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitbreidingsplannen van Brussels Airport" (56004570C)	22	- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan d'expansion de Brussels Airport" (56004570C)	22
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De moderniseringsplannen van Brussels Airport" (56004621C)	22	- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan de modernisation de l'aéroport de Bruxelles-National" (56004621C)	22
- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De modernisering van Brussels Airport" (56004721C)	22	- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La modernisation de Brussels Airport" (56004721C)	22
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overname van aandelen van Brussels Airport door de federale en Vlaamse overheden" (56004796C)	22	- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rachat de parts de Brussels Airport par les autorités fédérale et flamande" (56004796C)	22
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes boven de Noordrand" (56004818C)	22	- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les trajectoires de survol du Noordrand" (56004818C)	22
Sprekers: François De Smet, Florence Reuter, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: François De Smet, Florence Reuter, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rol van de NMBS en Infrabel in het vervoer van ammoniak van de site van Yara in Tertre" (56003803C)	26	Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rôle de la SNCB et d'Infrabel dans l'acheminement d'ammoniac sur le site de Yara à Tertre" (56003803C)	26
Sprekers: Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande opslagplaats voor spoorwegafval in Châtelineau" (56003811C)	27	Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le lieu de stockage de déchets ferroviaires prévu à Châtelineau" (56003811C)	27
Sprekers: Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veroordeling van de NMBS wegens een gebrek aan toegankelijkheid" (56003992C)	28	- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La condamnation de la SNCB pour son manque d'accessibilité" (56003992C)	28
- Nahima Lanjri aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De assistentie in de treinstations" (56004279C)	28	- Nahima Lanjri à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance dans les gares" (56004279C)	28
Sprekers: Niels Tas, Nahima Lanjri, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Niels Tas, Nahima Lanjri, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	31	Questions jointes de	31
- Christophe Lacroix aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS en de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog" (56004001C)	31	- Christophe Lacroix à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La SNCB et les déportations durant la Seconde Guerre mondiale" (56004001C)	31
- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rapport	31	- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le	31

van de Groep van Wijzen over de verantwoordelijkheid van de NMBS bij deportaties" (56004784C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbevelingen betreffende de rol van de NMBS in de deportatie van Joden en Roma" (56004802C)

Sprekers: **Christophe Lacroix, Aurore Tourneur**, voorzitter van de Les Engagés-fractie, **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stations van Essen en Wildert" (56004016C)

Sprekers: **Tine Gielis, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klachten van treinreizigers bij Ombudsrail" (56004240C)

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (56004248C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004280C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004713C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004813C)

Sprekers: **Dorien Cuylaerts, Niels Tas, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, **Sarah Schlitz**

Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De privatisering van de NMBS" (56004210C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de N-VA om 50 % van de overheidsaandelen in de NMBS te verkopen" (56004283C)

Sprekers: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onderbenutting van het station Binche op het nationale spoorwegnet" (56004288C)

Sprekers: **Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische

rapport du Groupe des Sages sur la responsabilité de la SNCB dans la déportation" (56004784C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les recommandations sur le rôle de la SNCB dans la déportation de Juifs et de Roms" (56004802C)

Orateurs: **Christophe Lacroix, Aurore Tourneur**, présidente du groupe Les Engagés, **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les gares de Essen et Wildert" (56004016C)

Orateurs: **Tine Gielis, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les plaintes déposées par des voyageurs auprès d'Ombudsrail" (56004240C)

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (56004248C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004280C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004713C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004813C)

Orateurs: **Dorien Cuylaerts, Niels Tas, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, **Sarah Schlitz**

Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La privatisation de la SNCB" (56004210C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté de la N-VA de vendre 50 % des parts de l'État dans la SNCB" (56004283C)

Orateurs: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sous-exploitation de la gare de Binche dans le réseau ferroviaire national" (56004288C)

Orateurs: **Patrick Prévot, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la

Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontwikkeling van het internationale spoorvervoer" (56004262C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	41	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le développement du transport ferroviaire international" (56004262C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	41
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen op de spoorverbinding Hamont-Brussel" (56004263C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	42	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes sur la liaison ferroviaire Hamont-Bruxelles" (56004263C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	42
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De structurele problemen in het station van Dendermonde" (56004264C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	42	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes structurels à la gare de Termonde" (56004264C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	42
Samengevoegde vragen van - Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Spoorlopen" (56004323C) - Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De maatregelen tegen kabeldiefstallen op het spoor" (56004595C) - Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het blijvende gevaar dat spoorlopen inhoudt voor de veiligheid en stiptheid op het spoor" (56004597C) <i>Sprekers: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	43 43 43 43	Questions jointes de - Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les intrusions sur les voies de chemins de fer" (56004323C) - Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mesures contre les vols de câbles sur le réseau ferroviaire" (56004595C) - Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le danger persistant pour la sécurité et la ponctualité ferroviaires des intrusions sur les voies" (56004597C) <i>Orateurs: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	43 43 43 43
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het prijsplafond voor senioren bij de NMBS" (56004352C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	45	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plafonnement des prix des billets seniors à la SNCB" (56004352C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	45
Samengevoegde vragen van - Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56004359C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren	46 46 46	Questions jointes de - Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56004359C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le	46 46 46

Rijn" (56004388C)

Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Rhin de fer" (56004388C)

Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Hasselt" (56004396C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56004425C)

Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56004396C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Hasselt" (56004425C)

Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vzw Train World" (56004447C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontbinding van de vzw Train World" (56004563C)

Sprekers: Frank Troosters, Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'ASBL Train World" (56004447C)

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dissolution de l'ASBL Train World" (56004563C)

Orateurs: Frank Troosters, Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verplaatsen van het station Charleroi-West" (56004560C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Charleroi-West" (56004825C)

Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le déplacement de la gare de Charleroi-Ouest" (56004560C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Charleroi-Ouest" (56004825C)

Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De heropening van een stopplaats in Bomerée" (56004561C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van NMBS-stations" (56004664C)

Sprekers: Anthony Dufrane, Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réouverture d'un point d'arrêt à Bomerée" (56004561C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de gares de la SNCB" (56004664C)

Orateurs: Anthony Dufrane, Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stavaza inzake en de perspectieven voor de beveiliging van de overwegen in de Luikse regio" (56004581C)

Sprekers: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état des lieux et les perspectives de la sécurisation des passages à niveau en région liégeoise" (56004581C)

Orateurs: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du

Développement durable

- Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Bosbranden en de veiligheid langs het spoorwegnet" (56004582C) 54
Sprekers: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les feux de forêt et la sécurité aux abords du réseau ferroviaire" (56004582C) 54
Orateurs: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het aantal seinvoorbijrijdingen door treinen en de perspectieven voor meer veiligheid" (56004590C) 55
Sprekers: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le bilan des franchissements de signaux rouges par les trains et les perspectives de sécurisation" (56004590C) 55
Orateurs: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Samengevoegde vragen van 57
 - Reccino Van Lommel aan Rob Beenders (Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen) over "De passagiersrechten bij vliegtuigreizen" (56004267C) 57
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande hervorming van de verordening inzake de rechten van vliegtuigpassagiers" (56004778C) 57
 - Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rechten van vliegtuigpassagiers" (56004782C) 57
Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Questions jointes de 57
 - Reccino Van Lommel à Rob Beenders (Protection des consommateurs, Lutte contre la fraude sociale, Personnes handicapées et Égalité des chances) sur "Les droits des passagers lors de voyages en avion" (56004267C) 57
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le projet de révision du règlement sur les droits des passagers aériens" (56004778C) 57
 - Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les droits des passagers aériens" (56004782C) 57
Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Samengevoegde vragen van 59
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De massale uitstroom van treinbestuurders" (56004631C) 59
 - Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitstroom van spoorpersoneel wegens de aangekondigde pensioenhervorming" (56004806C) 59
Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Questions jointes de 59
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le départ massif de conducteurs de train" (56004631C) 59
 - Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les départs de cheminots en raison de la réforme des pensions annoncée" (56004806C) 59
Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het opnemen van uitgaven voor spoorweginfrastructuur in de Belgische defensie-uitgaven" (56004783C) 60
Sprekers: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'intégration de dépenses ferroviaires dans les dépenses militaires de la Belgique" (56004783C) 60
Orateurs: Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klacht van de federale Staat tegen Challenge Airlines" (56004786C)

Sprekers: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

61

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La plainte de l'État fédéral contre Challenge Airlines" (56004786C)

61

Orateurs: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wegnemen van de opklapbare tafeltjes in de M5-treinstellen" (56004809C)

Sprekers: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

63

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disparition des tablettes escamotables dans les M5" (56004809C)

63

Orateurs: **Sarah Schlitz, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gehalveerde treinaanbod voor Mortsel en de Antwerpse Zuidrand" (56004811C)

Sprekers: **Staf Aerts, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

64

Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'offre ferroviaire réduite de moitié pour Mortsel et la périphérie sud d'Anvers" (56004811C)

64

Orateurs: **Staf Aerts, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 29 APRIL 2025

Namiddag

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

du

MARDI 29 AVRIL 2025

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 par M. Frank Troosters, président.

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

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

01 Actualiteitsdebat over CAF en toegevoegde vragen van

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het miljardencontract met CAF, een onderneming die de illegale bezetting steunt" (56003991C)
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de NMBS-keuze om onderhandelingen op te starten met het Spaanse CAF" (56004470C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de gunning aan CAF" (56004472C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de aanwijzing van CAF voor de bestelling van AM30-treinen" (56004479C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opschorting door de Raad van State van de beslissing van de NMBS over het contract van de eeuw" (56004481C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de Raad van State geschorste mega-order van AM30-treinstellen van de NMBS" (56004551C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van de RvS over de opdracht voor de vernieuwing van het rollend materieel van de NMBS" (56004620C)

01 Débat d'actualité sur CAF et questions jointes de

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrat de plusieurs milliards avec l'entreprise CAF soutenant l'occupation illégale" (56003991C)
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le CE du choix de la SNCB d'entamer des négociations avec la société espagnole CAF" (56004470C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de l'attribution du marché à CAF" (56004472C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la désignation de CAF pour la commande de rames AM30" (56004479C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État qui suspend la décision de la SNCB pour le contrat du siècle" (56004481C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État de la mégacommande de voitures AM30 de la SNCB" (56004551C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt du Conseil d'État relatif au marché public de renouvellement du matériel roulant de la SNCB" (56004620C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de RvS van de aanbesteding voor de aankoop van MR30-treinstellen door de NMBS" (56004777C)

- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schorsing door de Raad van State van de beslissing van de NMBS ten gunste van het Spaanse CAF" (56004808C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van treinstellen en de recente beslissing van de Raad van State" (56004817C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suspension par le Conseil d'État du marché d'achat d'automotrices AM30 de la SNCB" (56004777C)

- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'annulation par le Conseil d'État de la décision de la SNCB en faveur de la firme espagnole CAF" (56004808C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public relatif aux automotrices et la récente décision du Conseil d'État" (56004817C)

01.01 Niels Tas (Vooruit): Op 17 april 2025 heeft de Raad van State de beslissing van de NMBS geschorst om de onderhandelingen te starten met het Spaanse bedrijf CAF voor de aankoop van een groot aantal nieuwe treinstellen. Het gaat om de grootste bestelling ooit en ze is belangrijk om de doelen van de regering in verband met het treinverkeer te halen. De reden van de schorsing is een gebrek aan transparantie bij de beoordeling van de technische kwaliteit van de offertes. Het Franse Alstom, dat ook in België produceert, zou de klus voor 100 miljoen euro minder klaren dan CAF.

01.01 Niels Tas (Vooruit): Le 17 avril 2025, le Conseil d'État a suspendu la décision de la SNCB d'entamer des négociations avec l'entreprise espagnole CAF pour l'achat d'un grand nombre de nouvelles rames. Il s'agit de la plus grosse commande jamais réalisée et elle est importante pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement en matière de trafic ferroviaire. Le motif de la suspension est un manque de transparence dans l'évaluation de la qualité technique des offres. La société française Alstom, qui produit également en Belgique, pourrait exécuter le contrat pour 100 millions d'euros de moins que CAF.

Hoe legt u uit dat de NMBS kiest voor een veel duurdere aanbieder? Is het een optie om de procedure helemaal over te doen? Hoe zult u dit in de toekomst vermijden? Kan de NMBS de aanbesteding in deze commissie komen toelichten?

Comment expliquez-vous que la SNCB opte pour un fournisseur beaucoup plus coûteux? Est-il envisageable de recommencer complètement la procédure? Comment comptez-vous éviter qu'une telle situation se reproduise à l'avenir? La SNCB peut-elle venir fournir des explications sur le marché public devant notre commission?

01.02 Annick Lambrecht (Vooruit): Een heel grote bestelling in Brugge hangt aan een draadje. Het voorstel van Alstom was 100 miljoen goedkoper dan dat van het Spaanse CAF, maar toch heeft Alstom het niet gehaald. Vooruit vindt dat lokale tewerkstelling een belangrijk criterium moet zijn bij openbare aanbestedingen. Het enige sprankeltje hoop komt van de schorsing door de Raad van State.

01.02 Annick Lambrecht (Vooruit): Une très grosse commande n'a pas encore échappé à l'usine de Bruges, mais tout ne tient qu'à un fil. Alstom a été évincé alors que son offre était 100 millions moins chère que celle de l'Espagnol CAF. Vooruit estime que l'emploi local doit constituer un critère important dans le cadre des marchés publics. La suspension par le Conseil d'État est la seule lueur d'espoir.

Heeft u al contact gehad met de NMBS over die uitspraak? Heeft u de premier al aangesproken over lokale tewerkstelling als criterium bij openbare aanbestedingen? Kunnen wij de NMBS in deze commissie ter verantwoording roepen?

Avez-vous déjà eu des contacts avec la SNCB concernant la décision du Conseil d'État? Avez-vous déjà évoqué avec le premier ministre la possibilité d'inclure un critère d'emploi local dans les marchés publics? Pouvons-nous appeler la SNCB à se justifier face à notre commission?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Welke gevolgen heeft de schorsing voor de geplande vernieuwing van de treinstellen? Overweegt de NMBS alternatieve pistes? Wanneer wordt de definitieve

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Quelles sont les conséquences de la suspension pour le renouvellement planifié des rames? La SNCB envisage-t-elle d'autres pistes? Pour quand la

uitspraak verwacht? Kan de aanbestedingsprocedure nog worden hervat? Wat zal de impact zijn voor de reizigers? Worden de bestaande treinstellen langer in dienst gehouden en welke gevolgen heeft dat? Zitten er in het dossier aanwijzingen dat er problemen zijn met de aanbestedingsprocedure of met het beoordelingsproces bij de NMBS?

décision définitive est-elle attendue? La procédure d'adjudication peut-elle reprendre son cours? Quelles seront les répercussions pour les voyageurs? Les rames existantes seront-elles maintenues en service plus longtemps et, dans l'affirmative, quelles en seront les conséquences? Les dossier contient-il des éléments indiquant des problèmes au niveau de la procédure d'adjudication ou du processus d'évaluation de la SNCB?

01.04 Irina De Knop (Open Vld): Dat CAF is aangewezen als voorkeuraanbieder is het gevolg van een rangschikking van de offertes door de raad van bestuur van de NMBS. De Raad van State is ingegaan op een verzoek tot schorsing van de tenuitvoerlegging van die beslissing en het dossier ligt dus stil. Dat is een probleem, zowel voor de NMBS als voor Alstom en Siemens Mobility, die nu in de wachtkamer zijn geplaatst.

01.04 Irina De Knop (Open Vld): Le fait que l'entreprise CAF ait été désignée comme fournisseur privilégié est la conséquence d'un classement des offres par le conseil d'administration de la SNCB. Le Conseil d'État a fait droit à une demande de suspension de l'exécution de cette décision et le dossier est donc au point mort. Cette situation est problématique, tant pour la SNCB que pour Alstom et Siemens Mobility, qui doivent à présent attendre.

Als de Raad van State de bestelling afkeurt, wat een jaar op zich kan laten wachten, heeft dat een enorme impact. Zorgwekkend is dat de Raad van State de NMBS een gebrek aan transparantie verwijt, wat een zwaar verwijt is aan een overheidsbedrijf. De Raad zegt dat het niet mogelijk is de toegepaste evaluatiemethode te begrijpen.

La décision éventuelle du Conseil d'État de rejeter la commande, qui peut prendre un an, aurait des répercussions considérables. Il est préoccupant que le Conseil d'État accuse la SNCB de manquer de transparence, un grief grave pour une entreprise publique. Le Conseil estime qu'il est impossible de comprendre la méthode d'évaluation appliquée.

Hoe werd de technische kwaliteit beoordeeld? Wie heeft de beoordeling uitgevoerd? Wie moest goedkeuren dat CAF werd aangewezen, waren dat de regeringscommissarissen? Kunnen de adviezen worden bezorgd aan de commissie Mobiliteit? Zijn er ook andere aanbestedingsdossiers die het risico lopen geschorst te worden omdat de toegepaste criteria niet duidelijk zijn?

Comment la qualité technique a-t-elle été évaluée? Qui a réalisé cette évaluation? Qui devait approuver la désignation de CAF? S'agissait-il des commissaires du gouvernement? Les avis peuvent-ils être transmis à la commission de la Mobilité? D'autres dossiers d'adjudication risquent-ils d'être suspendus en raison du manque de clarté des critères appliqués?

01.05 Dimitri Legasse (PS): Alstom, dat in België ongeveer 1.500 personen in dienst heeft, heeft gevraagd dat u zou reageren. Hebt u dat gedaan? Wat antwoordt u aan de arbeiders die voor hun baan vrezen en in het belang van lokale verankering geloven?

01.05 Dimitri Legasse (PS): Alstom, qui emploie quelque 1 500 personnes en Belgique, souhaitait une réaction de votre part. La lui avez-vous fournie? Que répondez-vous aux ouvriers qui craignent pour leur emploi et croient à l'importance de l'ancrage local?

Wat vindt u van het arrest van de Raad van State? Kan er overwogen worden om een nieuwe overheidsopdracht uit te schrijven?

Que pensez-vous de l'arrêt du Conseil d'État? Relancer le marché est-il envisageable?

Vindt u dat de NMBS haar beslissing enkel beter hoeft te motiveren?

Pensez-vous que la SNCB pourrait se contenter de mieux motiver sa décision?

01.06 Frank Troosters (VB): Wat betekent de schorsing door de Raad van State voor het dossier? Wat zal er gebeuren als de Raad van State het dossier volledig nietig zou verklaren? Het gebeurt wel vaker dat de NMBS de regelgeving bij overheidsaanbestedingen met voeten treedt. Wat is uw mening daarover? Zult u hierover een gesprek

01.06 Frank Troosters (VB): Quelle est l'incidence de cette suspension par le Conseil d'État sur l'ensemble du dossier? Qu'advient-il si le Conseil d'État annule entièrement la procédure? Il arrive fréquemment que la SNCB fasse fi de la réglementation sur les marchés publics. Quelle est votre position dans ce domaine? Allez-vous mener

voeren met de NMBS? Zal er ingegrepen worden?

des discussions à ce sujet avec la SNCB? Des mesures seront-elles prises?

01.07 François De Smet (DéFI): De Raad van State stelt in zijn arrest tot schorsing dat het niet mogelijk is de gebruikte evaluatiemethode te begrijpen en dat het beginsel van transparantie dat voor overheidsopdrachten geldt bijgevolg niet in acht werd genomen. De NMBS heeft al laten weten dat het arrest geen reden vormt om een nieuwe aanbestedingsprocedure op te starten.

01.07 François De Smet (DéFI): Dans son arrêt en suspension, le Conseil d'État considère qu'il est impossible de comprendre la méthode d'évaluation utilisée et que le principe de transparence applicable aux marchés publics n'a donc pas été respecté. La SNCB a déjà fait savoir que l'arrêt ne justifiait pas une nouvelle procédure d'appel d'offres.

De argumenten van de Raad van State zijn niettemin een afspiegeling van de argumenten die hier naar voren gebracht werden tijdens het jongste debat over deze kwestie.

Pourtant, les arguments du Conseil d'État reflètent ceux échangés ici lors du dernier débat sur cette question.

Hebben uw diensten de NMBS om een grondige juridische analyse van dat schorsingsarrest gevraagd? Bevestigt u dat er geen nieuwe aanbestedingsprocedure nodig is?

Vos services ont-ils sollicité de la SNCB une analyse juridique approfondie de cet arrêt de suspension? Confirmez-vous qu'une nouvelle procédure d'appel d'offres ne doit pas être réalisée?

01.08 Franky Demon (cd&v): Het is goed dat de NMBS wordt teruggefloten door de Raad van State. Zij heeft haar werk niet correct gedaan.

01.08 Franky Demon (cd&v): Il est positif que le Conseil d'État rappelle la SNCB à l'ordre. Celle-ci n'a pas effectué son travail dans les règles de l'art.

Wat zijn de gevolgen van de schorsing? Wat is de verwachte duur ervan? Wat gebeurt er als de Raad van State de aanbesteding nietig zou verklaren? Welke instructies geeft u aan de NMBS om transparantie en objectiviteit te waarborgen bij aanbestedingen?

Quelles sont les conséquences de la suspension de la décision? Quelle en est la durée prévue? Que se passerait-il si le Conseil d'État déclarait la nullité de l'appel d'offres? Quelles consignes donnez-vous à la SNCB pour assurer la transparence et l'objectivité des appels d'offres?

01.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De Raad van State schorst de beslissing van de NMBS om te kiezen voor CAF als voorkeursbieder in het kader van de overheidsopdracht voor de aankoop van treinstellen. De PVDA had die keuze al ter discussie gesteld omdat er geen rekening gehouden wordt met de lokale werkgelegenheid en het bestaan van productiesites in Brugge en Charleroi, terwijl iedereen toch de mond vol heeft van de herindustrialisering. Bovendien zou de NMBS zich door die keuze medeplichtig maken aan het Israëlische nederzettingenbeleid in de bezette gebieden, aangezien CAF een tramlijn bouwt die Jeruzalem met de nederzettingen verbindt, wat in strijd is met het internationaal recht.

01.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Le Conseil d'État suspend le choix de la SNCB de considérer CAF comme soumissionnaire préférentiel pour le marché public d'achat d'automotrices. Le PTB l'avait déjà remis en cause car, alors que la réindustrialisation est à l'ordre du jour, il ne tient pas compte de l'emploi local et de l'existence de sites de production à Bruges et à Charleroi. En outre, il rendrait la SNCB complice de la colonisation israélienne en territoires occupés, car CAF construit un tramway qui relie Jérusalem aux colonies, en violation du droit international.

Zal er een nieuwe offerteaanvraag uitgeschreven worden? Wanneer zal de NMBS haar beslissing nemen? Wat onderneemt u om u ervan te vergewissen dat deze opdracht de lokale werkgelegenheid ten goede komt en niet in de kaart speelt van het Israëlische nederzettingenbeleid?

Un nouvel appel d'offres sera-t-il lancé? Quand la SNCB prendra-t-elle sa décision? Que faites-vous pour vous assurer que ce marché favorise l'emploi local et ne se rend pas complice de la colonisation israélienne?

01.10 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De beslissing om een voorkeursbieder aan te wijzen

01.10 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La décision de faire appel à un soumissionnaire

werd unaniem genomen door de raad van bestuur, waarin alle traditionele partijen, behalve de mijne, zetelen. Volgens de Raad van State was de beslissing onvoldoende gemotiveerd.

(Nederlands) De Nederlandstalige kamer heeft geoordeeld dat het zonder voorwerp was, aangezien de beslissing reeds geschorst was.

(Frans) De NMBS buigt zich momenteel over het arrest, maar het lijkt erop dat het niet nodig is om een nieuwe offerteaanvraag uit te schrijven. De bestelling van de MR30-treinstellen is essentieel om in te spelen op de in het openbaredienstcontract 2023-2032 voorziene toename van het aantal reizigers.

(Nederlands) De beslissing in dit dossier komt toe aan de raad van bestuur van de NMBS.

Het MR30-dossier is het enige met betrekking tot de bestelling van nieuwe treinen dat momenteel in de aanbestedingsfase zit. De M7-treinen worden al geleverd en de T17-locomotieven zijn al gegund aan Alstom.

Beroepen bij de Raad van State hebben in het verleden nooit geleid tot een herziening van de gunning. Door de complexiteit van het onderwerp zijn er veel elementen in de opdracht die aanleiding kunnen geven tot een klacht. Het is aan de NMBS om aan te tonen dat de evaluatie correct gebeurt.

Volgens publiek beschikbare documenten zijn er ook andere marktspelers betrokken bij activiteiten in de bezette gebieden. Ik heb de FOD Buitenlandse Zaken gevraagd in welke mate ondernemingen die op de overheidsopdracht hebben ingeschreven, zouden moeten worden uitgesloten op grond van hun economische activiteiten in de bezette gebieden.

Ook Alstom en Siemens hebben op 24 en 28 april een verzoekschrift ingediend tot nietigverklaring van de beslissing om CAF als voorkeursbieder aan te duiden.

Ik verwijs naar de brief van de NMBS van 18 maart 2025 aan de commissievoorzitter waarin zij zegt uitleg te willen geven over het afronden van de aanbestedingsprocedure.

01.11 Niels Tas (Vooruit): De beslissing heeft een grote impact. Wij moeten hierover toelichting krijgen van de NMBS. Het gaat over een verschil van amper

préférentiel a été prise à l'unanimité par le conseil d'administration, dans lequel tous les partis traditionnels siègent, sauf le mien. Le Conseil d'État a considéré que la décision n'était pas suffisamment motivée.

(En néerlandais) La chambre néerlandophone a jugé que c'était sans objet puisque la décision était déjà suspendue.

(En français) La SNCB analyse actuellement l'arrêt, mais il ne semble pas qu'un nouvel appel d'offres soit nécessaire. La commande d'automotrices AM30 est essentielle pour répondre à la croissance du nombre de voyageurs prévue dans le contrat de service public 2023-2032.

(En néerlandais) Il revient au conseil d'administration de la SNCB de prendre une décision dans ce dossier.

Le dossier des AM30 est la seule procédure en phase d'adjudication qui ait trait à la commande de nouvelles rames. Le matériel M7 est déjà en cours de livraison et les locomotives de série 17 ont déjà été attribuées à Alstom.

Dans le passé, les recours devant le Conseil d'État n'ont jamais entraîné la révision d'une adjudication. La complexité de la procédure signifie que de nombreux éléments du dossier peuvent donner lieu à une plainte. Il appartient à la SNCB de démontrer que l'évaluation a été réalisée correctement.

Selon des documents disponibles publiquement, d'autres acteurs du marché sont également impliqués dans des activités réalisées dans les territoires occupés. J'ai demandé au SPF Affaires étrangères dans quelle mesure des entreprises ayant souscrit à un marché public devraient être exclues sur la base de leurs activités économiques dans les territoires occupés.

Les 24 et 28 avril, Alstom et Siemens ont également introduit une requête en annulation contre la décision de désigner CAF comme soumissionnaire préférentiel.

Je me réfère au courrier adressé par la SNCB au président de la commission le 18 mars 2025, dans lequel elle se déclare disposée à donner des précisions sur la clôture de la procédure d'adjudication.

01.11 Niels Tas (Vooruit): Cette décision a une incidence majeure. La SNCB doit nous fournir des explications à cet égard. La différence est d'à peine

0,4 punten, gemotiveerd vanuit zes of acht open vragen waarvan geen criteria zijn bepaald. Daar kan toch wel een juridische boom over worden opgezet.

01.12 Annick Lambrecht (Vooruit): Ik ben niet tevreden met dit antwoord. U verwijst naar de raad van bestuur, maar de NMBS valt onder de verantwoordelijkheid van de federale regering. Iemand moet toch uitleg geven? Waar is de CEO? Waarom komt er niemand? Het Parlement moet transparantie krijgen. Ik wil dat er in België Belgische treinen rijden. Alstom heeft jarenlang ervaring en is 100 miljoen euro goedkoper dan CAF. Hoelang heeft de NMBS nodig om dat arrest te lezen en ons uitleg te geven?

U heeft niet gezegd of u de premier zal vragen om er op Europees niveau voor te pleiten om lokale tewerkstelling boven aan het lijstje van criteria te zetten. Alstom heeft steeds uitmuntend werk geleverd. Het is een raadsel waarom de NMBS plots voor treinen uit Spanje kiest.

01.13 Dorien Cuylaerts (N-VA): De impact is enorm, met een grote onzekerheid voor de twee bedrijven. De NMBS moet meer transparantie aan de dag leggen, niet enkel in dit dossier. Dit soort fouten mag niet meer voorkomen. Een evaluatie is aan de orde. Er zullen sowieso gevolgen zijn voor de treinreizigers. We dreigen achterop te lopen met de vernieuwing van de treinstellen.

01.14 Irina De Knop (Open Vld): Er moet inderdaad meer transparantie komen. Daarom herhaal ik mijn voorstel om met de commissie de documentatie te kunnen inkijken op basis waarvan de raad van bestuur van de NMBS dit heeft beslist. Het gaat over veel geld. Hopelijk kunt u ervoor zorgen dat de juiste aanbieder de offerte krijgt toegewezen en dat wij meer zicht op de besluitvorming krijgen.

01.15 Dimitri Legasse (PS): Wat een vertoon van onmacht! Wat antwoordt men de 1.500 betrokken werknemers? Er zal blijkbaar nooit sprake zijn van lokale verankering. Een commissievergadering met de NMBS is het minste dat men kan doen. Uw partij mag dan niet vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur, dat neemt niet weg dat de beslissing discutabel is. Er zou een commissievergadering gehouden moeten worden en ik kijk ernaar uit daaraan deel te nemen.

01.16 Frank Troosters (VB): Dit hebben we allemaal al gehoord. Sowieso zal dit voor vertraging

0,4 point, motivée par six ou huit questions ouvertes pour lesquelles aucun critère n'est défini. Cela mérite certainement une discussion juridique approfondie.

01.12 Annick Lambrecht (Vooruit): La réponse du ministre ne me satisfait pas. Vous renvoyez vers le conseil d'administration, mais la SNCB relève de la responsabilité du gouvernement fédéral. Il faut tout de même que quelqu'un fournisse une explication, non? Où est l'administratrice déléguée? Pourquoi personne ne se présente-t-il? Le Parlement a droit à la transparence. Je veux que des trains belges circulent en Belgique. Alstom a des années d'expérience et coûte 100 millions d'euros de moins que CAF. Combien de temps faut-il à la SNCB pour lire cet arrêt et nous fournir une explication?

Vous n'avez pas dit si vous alliez demander au premier ministre de plaider au niveau européen pour que l'emploi local soit placé en tête de liste des critères. Alstom a toujours livré un travail remarquable. La raison pour laquelle la SNCB opte soudainement pour des trains en provenance d'Espagne constitue une énigme.

01.13 Dorien Cuylaerts (N-VA): L'impact est énorme, avec une grande incertitude pour les deux entreprises. La SNCB doit faire preuve d'une plus grande transparence, pas uniquement dans ce dossier. Ce genre d'erreur ne doit pas se reproduire. Une évaluation s'impose. En tout état de cause, il y aura des conséquences pour les voyageurs. Le renouvellement des rames risque d'être retardé.

01.14 Irina De Knop (Open Vld): Il faut effectivement davantage de transparence. C'est pourquoi je réitère ma proposition visant à permettre à la commission de consulter la documentation sur la base de laquelle le conseil d'administration de la SNCB a pris cette décision. Ce dossier porte sur des sommes importantes. Espérons que vous puissiez faire en sorte que le marché soit attribué au fournisseur adéquat et que nous ayons une meilleure vision de la prise de décision.

01.15 Dimitri Legasse (PS): Quel constat d'impuissance! Que répond-on aux 1 500 travailleurs concernés? Il ne sera manifestement jamais question d'ancrage local. Et recevoir la SNCB en commission est la moindre des choses à faire. Et même s'il n'y a pas d'administrateur de votre parti, la décision reste critiquable. Et cela mérite une commission à laquelle j'aspire assister.

01.16 Frank Troosters (VB): Nous avons déjà entendu ces éléments. Quoi qu'il en soit, cette affaire

zorgen en als de hele procedure nietig zou worden verklaard, zal het nog veel langer duren vooraleer de nieuwe treinen er zullen zijn. Zoals gebruikelijk krijgen we van de NMBS geen antwoorden en is er niemand verantwoordelijk.

01.17 François De Smet (DéFI): Men zou de diensten van de Kamer kunnen vragen of het mogelijk is de NMBS met gesloten deuren te horen zonder de opdracht in gevaar te brengen.

Inwoners van Sint-Lambrechts-Woluwe hebben me gezegd dat ze van metrolijn 1 geluidshinder ondervinden, die veroorzaakt wordt door de wielen van de metrostellen die door CAF geleverd worden.

Houdt de NMBS rekening met eerdere werken die in België uitgevoerd werden en met de problemen die zich daarbij voorgedaan hebben? Ik denk daarbij met name aan het probleem bij de MIVB, dat honderden omwonenden uit hun slaap houdt.

01.18 Franky Demon (cd&v): Ik hoop dat u beseft dat de werknemers van Alstom weer hoop hebben gekregen op lokale productie en tewerkstelling. Lokale productie is goedkoper en beter voor het milieu. De NMBS moet nu, na het arrest van de Raad van State, gewoon naar de commissie komen. Alle procedures moeten correct verlopen, maar wel met een hart voor Alstom.

01.19 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U hebt niet gezegd hoe u ervoor zult zorgen dat de lokale werkgelegenheid bevorderd wordt door de overheidsopdracht zonder dat men zich medeplichtig maakt aan het Israëlische nederzettingenbeleid. Het is overigens niet door werklozen onder financiële druk te zetten dat men ervoor zal zorgen dat de orderboekjes van onze ondernemingen gevuld raken. We steunen het verzoek om hoorzittingen met de NMBS te organiseren.

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de lijn Charleroi-Brussel en toegevoegde vragen van

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004208C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van de GEN-werken tussen Nijvel en Brussel-Zuid en het scenario in Linkebeek" (56004558C)

va retarder le dossier. Dans l'hypothèse où l'ensemble de la procédure serait annulée, la livraison des nouvelles rames va subir un délai encore plus important. Comme d'habitude, nous n'obtenons aucune réponse de la SNCB et personne n'est responsable.

01.17 François De Smet (DéFI): On pourrait interroger les services de la Chambre sur la possibilité d'entendre la SNCB à huis clos sans mettre en danger le marché.

Des riverains de Woluwe-Saint-Lambert m'ont dit souffrir du bruit de la ligne 1 de métro à cause des roues de la rame, livrées par CAF.

La SNCB tient-elle compte des chantiers effectués en Belgique et des problèmes qui y sont apparus? Je pense aux centaines de riverains de la STIB, empêchés de dormir?

01.18 Franky Demon (cd&v): J'espère que vous êtes conscient que les travailleurs d'Alstom ont vu renaître leur espoir d'avoir une production et un emploi locaux. La production locale est moins chère et meilleure pour l'environnement. À présent que le Conseil d'État a rendu son arrêt, la SNCB doit venir s'expliquer devant la commission. Toutes les procédures doivent se dérouler correctement, mais sans renier un certain attachement à Alstom.

01.19 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Vous n'avez pas dit comment vous alliez vous assurer que le marché favorise l'emploi local sans se rendre complice de la colonisation israélienne. Par ailleurs, ce n'est pas en précarisant les chômeurs qu'on va garantir les bons de commande dans nos entreprises. Nous soutiendrons la demande d'organiser des auditions avec la SNCB.

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur la ligne Charleroi-Bruxelles et questions jointes de

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Une meilleure connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004208C)

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation des travaux du RER entre Nivelles et Bruxelles-Midi et le scénario de Linkebeek" (56004558C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De voltooiing van het Waalse GEN en in het bijzonder lijn 124 (Charleroi-Brussel)" (56004559C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Gewestelijk Expresnet en spoorlijn 124 in Linkebeek" (56004572C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorverbinding tussen Charleroi en Brussel" (56004826C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door de gemeenteraad van Linkebeek aangenomen motie en de impact ervan op het GEN Brussel-Nijvel" (56004775C)

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La finalisation du RER wallon et plus particulièrement de la ligne 124 (Charleroi-Bruxelles)" (56004559C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Réseau Express Régional et la ligne 124 à Linkebeek" (56004572C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (56004826C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La motion adoptée par le conseil communal de Linkebeek et son impact sur le RER Bruxelles-Nivelles" (56004775C)

02.01 Julien Matagne (Les Engagés): De burgemeesters, parlementsleden en vertegenwoordigers van het socio-economische weefsel van Charleroi hebben u in een open brief aangeschreven over de commerciële snelheid van de treinen tussen Charleroi en Brussel-Zuid: die reis duurt bijna 1 uur, terwijl het traject Brussel-Gent slechts 33 minuten in beslag neemt. De NMBS en Infrabel bekijken momenteel hoe de verbindingen kunnen worden verbeterd, met het oog gericht op het vervoersplan 2026-2029.

02.01 Julien Matagne (Les Engagés): Les bourgmestres, députés et représentants du monde socioéconomique de Charleroi vous ont adressé une lettre ouverte concernant la vitesse commerciale des trains entre Charleroi et Bruxelles-Midi: presque 1 h, contre 33 minutes pour un trajet Bruxelles-Gand. La SNCB et Infrabel sont en train d'étudier l'amélioration des liaisons, en vue du plan de transport 2026-2029.

Werd er al een tijdspad opgesteld? Hoe denkt de NMBS de beperkingen die veroorzaakt worden door de huidige werkzaamheden te overwinnen? Welke impact zal een versneld rijpad hebben op de tussenliggende stations? Zult u investeren in de optimalisering van die verbinding? Hoe zullen de lokale actoren betrokken worden bij het bepalen van de prioriteiten?

Un calendrier est-il déjà établi? Comment la SNCB envisage-t-elle de surmonter les contraintes liées aux travaux en cours? Quelles seront les conséquences d'un sillon accéléré sur les gares intermédiaires? Investirez-vous dans l'optimisation de cette liaison? Comment les acteurs locaux seront-ils impliqués dans la définition des priorités?

02.02 Frank Troosters (VB): Wanneer zal het plan van Infrabel voor spoorlijn 124 worden uitgevoerd en wanneer wordt de halte Linkebeek gesloten? Zal de sluiting pas gebeuren nadat de veilige voetgangersbrug naar Moensberg is aangelegd? Hoe zorgt Infrabel ervoor dat beroepsprocedures worden stopgezet en niet heropgestart? Hoe garandeert Infrabel dat de sporen tussen Holleken en Brussel-Zuid niet alsnog worden verdubbeld?

02.02 Frank Troosters (VB): Quand le plan d'Infrabel pour la ligne ferroviaire 124 sera-t-il mis en œuvre et quand l'arrêt de Linkebeek sera-t-il fermé? La fermeture n'interviendra-t-elle qu'après l'installation de la passerelle permettant de rejoindre la gare de Moensberg en toute sécurité? Comment Infrabel fait-elle en sorte que les procédures de recours soient interrompues et ne soient pas redémarrées? Comment Infrabel garantit-elle que les voies entre Holleken et Bruxelles-Midi ne seront pas doublées?

02.03 Hugues Bayet (PS): Wanneer zal het Waalse GEN voltooid worden en hoe staat het met de verbetering van de spoorverbinding tussen Charleroi en Brussel?

02.03 Hugues Bayet (PS): Quand sera finalisé le RER wallon et où en est l'amélioration de la connexion ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles?

02.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Op 31 maart

02.04 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le 31 mars, les

hebben de verkozenen van Linkebeek een akkoord gesloten om het veto tegen de GEN-werken in de gemeente op te heffen. Het station Linkebeek zou gesloten worden en men zou 800 meter aan tweesporige baanvakken behouden, tegenover de in de oorspronkelijke plannen vooropgestelde vier sporen.

Met die oplossing wijkt men af van de aanvankelijke plannen en van het meerjareninvesteringsplan van Infrabel. De burgemeester van Linkebeek heeft tegen dat voorstel gestemd en Ukkel verzet zich ertegen.

Wat is uw standpunt over die motie? Heeft Infrabel u geraadpleegd vóór zijn demarches ten aanzien van Linkebeek? Hebt u Infrabel gemandateerd om de oorspronkelijke plannen voor het GEN ter discussie te stellen? Welke impact zal de implementatie van die oplossing hebben op de vergunningen die Infrabel moet verkrijgen, het tijdspad van de werken aan het GEN, het kostenplaatje ervan, de reistijd op de lijn, de verbinding van Linkebeek met de Europese wijk en de toegankelijkheid van de trein voor de reizigers die op- of afstappen in het station Linkebeek? Welke verbintenissen is Linkebeek aangegaan met betrekking tot de aangespannen beroepsprocedures? Zullen die stopgezet worden? Binnen welke termijn moeten ze geregeld worden? Wat zijn de volgende administratieve stappen?

02.05 Anthony Dufrane (MR): De werken voor de aanleg van het GEN begonnen in de jaren 2000 en de ingebruikneming ervan was oorspronkelijk voor 2012 aangekondigd. Het GEN is echter nog verre van voltooid.

Verschillende belangrijke onderdelen ervan moeten nog afgewerkt worden: lijn 124 Charleroi-Brussel, het op vier sporen brengen van het baanvak tussen Nijvel en Brussel, en de verbetering van de uitrusting.

De werken op de lijn Brussel-Nijvel vorderen goed, behalve op het baanvak tussen Sint-Genesius-Rode en Linkebeek, waar de nodige vergunningen niet verkregen werden. Als einddatum van de werken wordt nu 2033 opgegeven.

Wat de invoering van een rechtstreekse treinverbinding tussen Charleroi en Brussel betreft, zijn sommige analisten van oordeel dat dit onmogelijk is zonder dat het GEN eerst voltooid wordt.

Hoe staat het met de vergunningsaanvragen voor het baanvak tussen Sint-Genesius-Rode en Linkebeek? Welke stappen worden er ondernomen

élus de Linkebeek ont acté un accord pour lever le veto contre les aménagements du RER dans la commune. La gare de Linkebeek serait supprimée et l'on maintiendrait 800 mètres de tronçons à deux voies, par rapport aux quatre voies prévues dans les plans historiques.

Cette solution s'éloigne des projets initiaux et du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel. Le bourgmestre de Linkebeek avait voté contre cette proposition et Uccle la conteste.

Quel est votre point de vue sur cette motion? Infrabel vous a-t-elle consulté avant ces démarches vis-à-vis de Linkebeek? L'avez-vous mandaté pour remettre en question les plans historiques du RER? Si cette solution était implémentée, quel impact cela aurait-il sur les permis à obtenir par Infrabel, sur le calendrier des travaux du RER, sur leur coût, sur le temps de parcours de la ligne, sur la connexion de Linkebeek au quartier européen et sur l'accessibilité au train pour ceux qui utilisent la gare de Linkebeek? Quel est l'engagement pris par Linkebeek par rapport aux recours déposés? Seront-ils retirés? Dans quel délai doivent-ils être réglés? Quelles sont les prochaines étapes administratives?

02.05 Anthony Dufrane (MR): Les travaux relatifs au RER ont débuté dans les années 2000 et la mise en service avait initialement été annoncée pour 2012. Nous en sommes encore loin.

Plusieurs éléments clés n'ont pas encore abouti: la ligne 124 Charleroi-Bruxelles, la mise à quatre voies entre Nivelles et Bruxelles et l'amélioration des équipements.

Les travaux sur la ligne Bruxelles-Nivelles progressent bien, sauf en ce qui concerne le tronçon Rhode-Saint-Genèse-Linkebeek, où les permis nécessaires n'ont pas été obtenus. La fin des travaux est désormais annoncée pour 2033.

En ce qui concerne l'instauration d'une ligne directe entre Charleroi et Bruxelles, certains analystes estiment qu'elle est impossible sans la finalisation du RER.

Où en sont les demandes de permis pour le tronçon Rhode-Saint-Genèse-Linkebeek? Quelles sont les démarches entreprises pour accélérer leur

opdat die vergunningen sneller verkregen zouden worden? Hoe staat het met de GEN-werken, in het bijzonder op lijn 124? Wat zijn de grootste moeilijkheden? Kunt u een geactualiseerd tijdpad van de werken geven?

Waarom verzet de gemeente Linkebeek zich tegen de aanleg van een viersporig baanvak op haar grondgebied? Van wie gaat het alternatieve voorstel uit om van het op vier sporen brengen van deze verbinding af te stappen? Welke negatieve gevolgen zou dat alternatief hebben voor het hele tracé tot Nijvel? Over welke afstand zou dat tweesporige baanvak lopen?

02.06 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Er werden nog geen beslissingen genomen in het kader van de onderhandelingen met Linkebeek. Infrabel tracht een akkoord te bereiken met de klagers. Zo wil het bedrijf bereiken dat het bij de hervatting van de GEN-werken over een geldig GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) voor de gemeenten Sint-Genesius-Rode en Linkebeek beschikt en het in een meer serene sfeer met Linkebeek zou kunnen samenwerken om de nodige vergunningen te verkrijgen.

(*Nederlands*) Als er een principeakkoord is, zullen de overheden geraadpleegd worden. De infrastructuurbeheerder wil met deze stap de jarenlange impasse in Linkebeek doorbreken, omdat men daar vindt dat vier sporen op hun grondgebied niet nodig zijn.

(*Frans*) De NMBS en Infrabel hebben mij een gezamenlijke brief gestuurd over verbeteringen aan de spoorverbindingen tussen Brussel en Charleroi. Ik zal een bezoek ter plaatse organiseren met alle partijen.

Dit issue zal bekeken worden in het kader van het vervoersplan 2026-2029. Dat plan wordt tegen het einde van het jaar aan de regering en aan de raad van bestuur van de NMBS voorgelegd.

De haalbaarheid van een versneld treinpad zal het voorwerp uitmaken van een grondige analyse van de infrastructuurcapaciteit, de gevolgen voor de reizigers en de kwaliteit van het treinaanbod. Bovendien moet er rekening gehouden worden met de operationele beperkingen, in het bijzonder de aan de gang zijnde GEN-werken en de congestie op de Noord-Zuidverbinding.

De reistijd van 40 minuten is gebaseerd op een theoretische berekening waarbij er geen rekening gehouden wordt met mogelijke conflicten met

obtention? Quel est l'état d'avancement des chantiers du RER, en particulier sur la ligne 124? Quelles sont les principales difficultés? Pouvez-vous fournir un calendrier actualisé des travaux?

Pourquoi la commune de Linkebeek s'oppose-t-elle au développement d'un tronçon à quatre voies sur son territoire? Qui est à l'origine de cette proposition alternative consistant à abandonner la mise à quatre voies? Quels seraient les impacts négatifs de cette alternative sur l'ensemble de la ligne jusqu'à Nivelles? Quelle serait la distance concernée par ce tronçon à deux voies?

02.06 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): En ce qui concerne les négociations avec la commune de Linkebeek notamment, rien n'a encore été décidé. Infrabel tente d'obtenir un accord avec les plaignants pour sécuriser l'obtention du GRUP (plan régional d'aménagement du territoire) valable sur les communes de Rhode-Saint-Genèse et de Linkebeek lors de la relance des chantiers RER, et pour collaborer plus sereinement avec la commune de Linkebeek en vue de l'obtention des permis.

(*En néerlandais*) En cas de conclusion d'un accord de principe, les autorités seront consultées. Grâce à cette mesure, le gestionnaire des infrastructures entend sortir de l'impasse dans laquelle on se trouve depuis des années à Linkebeek, parce qu'on y estime qu'il n'est pas nécessaire d'avoir quatre voies sur leur territoire.

(*En français*) Concernant la liaison Bruxelles-Charleroi, la SNCB et Infrabel m'ont adressé un courrier conjoint concernant l'amélioration des lignes. J'organiserai une visite de terrain avec l'ensemble des parties.

Cette demande sera examinée dans le cadre du plan de transport 2026-2029. Celui-ci sera soumis au conseil d'administration de la SNCB et au gouvernement d'ici la fin de l'année.

La faisabilité d'un sillon accéléré fera l'objet d'une analyse approfondie sur la capacité de l'infrastructure, les impacts sur les voyageurs et la qualité de l'offre. Les contraintes opérationnelles devront également être prises en compte, notamment les travaux RER en cours et la congestion de la jonction Nord-Midi.

Le temps de parcours de 40 minutes est basé sur un calcul théorique qui ne tient pas compte des conflits potentiels avec d'autres trains, les cisaillements en

andere treinen, treinen die elkaar kruisen in de stations en de beschikbare restcapaciteit. Aan de integratie van een dergelijk treinpad moet een grondige studie voorafgaan. Er moet ook rekening gehouden worden met de impact op de tussenliggende stations.

Het is zaak een evenwicht te vinden tussen de tijdswinst voor bepaalde reizigers en het behoud van haltes voor anderen. Infrabel en de NMBS zullen zich hierover buigen tijdens de geplande ontmoeting in het veld.

02.07 Julien Matagne (Les Engagés): Ik ga met plezier ter plekke de potentiële verbetering vaststellen. Een verkorting van de reistijd is belangrijk, want een aantrekkelijke commerciële snelheid is een incentive om de trein te nemen in plaats van de auto. Dit is een belangrijk dossier voor de regio Charleroi.

02.08 Anthony Dufrane (MR): Ik dank u dat u dit dossier zo goed opvolgt. Ik zal er ook bij zijn tijdens het bezoek ter plaatse.

02.09 Hugues Bayet (PS): Ik dank de minister voor zijn voluntaristische inzet, maar ook omdat hij ons bij de zoektocht naar een oplossing betreft.

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dit project weegt al jaren op een hele regio. Ik reken op uw inzet om het tot een goed einde te brengen.

Het incident is gesloten.

03 Actualiteitsdebat over de stakingen op het spoor en toegevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stiptheidscijfers tijdens de stakingen" (56004239C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen bij de NMBS" (56004322C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004325C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Niet-rijdende treinen bij spoorstakingen" (56004340C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004387C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56004552C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het

gare et la capacité résiduelle disponible. L'intégration d'un tel sillon nécessite une étude rigoureuse. Les impacts sur les gares intermédiaires seront également pris en compte.

Il s'agira de trouver un équilibre entre gain de temps pour certains usagers et préservation de la desserte pour d'autres. Infrabel et la SNCB étudieront cela lors de la rencontre programmée sur le terrain.

02.07 Julien Matagne (Les Engagés): Je me réjouis de constater les améliorations sur le terrain. Il est important de raccourcir les temps de parcours, car la vitesse commerciale encourage à abandonner la voiture. C'est un dossier important pour le bassin carolorégien.

02.08 Anthony Dufrane (MR): Je vous remercie pour le suivi de ce dossier. Je me joindrai à la visite de terrain.

02.09 Hugues Bayet (PS): Je remercie le ministre pour son volontarisme, mais aussi de nous associer à la réflexion pour trouver une solution.

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ce projet impacte toute une région depuis très longtemps. Je compte sur votre volontarisme pour qu'il aboutisse.

L'incident est clos.

03 Débat d'actualité sur les grèves sur le rail et questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les chiffres de ponctualité durant les grèves" (56004239C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les mouvements de grève à la SNCB" (56004322C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004325C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les trains qui ne circulent pas quand il y a grève" (56004340C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004387C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56004552C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,

tripartiete overleg met de vakbonden en de CEO's van de openbare spoorbedrijven" (56004781C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van Securail" (56004789C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stakingen en de vakbondsactie op 29 april" (56004821C)

Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions tripartites avec les syndicats et les CEO des entreprises publiques ferroviaires" (56004781C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de Securail" (56004789C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves et la mobilisation syndicale du 29 avril" (56004821C)

03.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): De stiptheidscijfers in het eerste kwartaal van dit jaar zijn beter dan vorig jaar. Dat is echter vooral het gevolg van de vele stakingen. Hoe worden de stiptheidscijfers berekend als er door stakingen massaal treinen worden geschrapt? Hoe vindt u het dat de hogere stiptheidscijfers als basis worden gebruikt om te beoordelen of de NMBS haar afspraken uit het openbaredienstcontract naleeft? Wat betekent dit voor de bonus-malus in dat contract? Waarom zijn er geen cijfers over het aantal geschrapte treinen?

De vele stakingen treffen de reizigers, maar ook de financiële impact is groot. Een stakingsdag in de week zou voor Infrabel ongeveer 1 miljoen inkomstenverlies betekenen en op een weekenddag is dat 300.000 euro. Dat heeft vooral te maken met misgelopen inkomsten uit niet gebruikte rijpaden. Ook bij de NMBS zou de schade in de miljoenen lopen.

Alsof 20 stakingsdagen niet genoeg zijn, kondigen de vakbonden er nog meer aan. Loopt er nog overleg tussen de regering en de spoorbonden? Bent u ook bezorgd over de economische impact? Is er intussen meer duidelijkheid over de verliezen bij de NMBS?

03.02 Dimitri Legasse (PS): Het gemeenschappelijk vakbondsfront zet zijn acties voort, ondanks de dreigementen van de werkgever, HR Rail, die zegt dat hij alle mogelijkheden bestudeert om misbruik van het stakingsrecht tegen te gaan. U wilde zelf dat de 'buitensporig' bevonden stakingsaanzeggingen niet langer erkend zouden worden. U hoopte de acties van twee kleine spoorbonden te blokkeren, maar ondertussen hebben ze zich bij het gemeenschappelijk front aangesloten.

03.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les statistiques de ponctualité se sont améliorées au premier trimestre de cette année par rapport à l'an passé. Cette évolution est cependant principalement attribuable aux nombreuses grèves qui ont eu lieu. Comment la ponctualité est-elle calculée durant une période de grèves entraînant une suppression massive de trains? Quelle est votre position concernant le fait que les autorités se fondent sur cette amélioration des statistiques de ponctualité pour évaluer si la SNCB respecte ses engagements découlant du contrat de service public? Quel sera l'effet sur le bonus-malus prévu dans ce contrat? Pourquoi n'y a-t-il pas de statistiques sur le nombre de trains supprimés?

Les nombreuses grèves touchent les voyageurs mais ont également une incidence économique considérable. Pour Infrabel, chaque jour de grève entraîne semble-t-il environ 1 million d'euros de pertes de recettes en semaine et 300 000 euros de pertes le week-end, ce manque à gagner découlant principalement de la non-utilisation de sillons. Pour la SNCB également, le dommage se chiffrerait en millions d'euros.

Comme si 20 jours de grève n'étaient pas suffisants, les syndicats annoncent encore d'autres actions. Une concertation entre le gouvernement et les syndicats de cheminots est-elle toujours en cours? Êtes-vous également préoccupé par l'incidence économique de ces actions? En sait-on déjà davantage sur les pertes enregistrées par la SNCB?

03.02 Dimitri Legasse (PS): Le front commun syndical poursuit son mouvement malgré les menaces de l'employeur HR Rail, qui dit étudier toutes les possibilités de lutter contre le droit de grève. Vous-même vouliez que les préavis de grève jugés "excessifs" ne soient plus reconnus. Vous espériez bloquer les actions de deux petits syndicats de cheminots, mais ils ont entretemps rejoint le front commun.

Volgens de voorzitter van ACOD Spoor hebt u met uw verklaring olie op het vuur gegooid, terwijl u echt overleg tot stand zou moeten brengen, in plaats van brutale maatregelen te nemen en te proberen om de actiemogelijkheden van de vakbonden in te perken. Hij ontkent ook dat u akkoorden uit de brand gesleept hebt.

Hoe staat het met het overleg tussen u en de vakbonden? Waarover zullen de volgende vergaderingen gaan? Wat zegt u aan het gemeenschappelijk front, dat vreest dat de antimisbruikmaatregelen tot alle vakbonden uitgebreid zullen worden? Voert u gesprekken met de minister van Pensioenen, op wiens beleid de eisen van de vakbonden meer betrekking hebben? Wat vindt u van het idee van de N-VA, dat erin bestaat de privésector in de NMBS te laten participeren, wat tot de cumulatie van de problemen van de twee sectoren zal leiden?

03.03 Irina De Knop (Open Vld): We tellen dit jaar al 23 stakingsdagen. Hoeveel procent van de normale treinen hebben er per stakingsdag gereden in de alternatieve dienstregeling? Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen met de vakbonden? Is er zicht op een oplossing en dus op een einde van de stakingen?

03.04 Frank Troosters (VB): Ik voeg daar nog een extra vraag aan toe. Klopt het dat er gesproken werd over de overheveling van Securail naar Binnenlandse Zaken? Wat is uw visie daarop? Wat zou dat voor het personeel van Securail betekenen? Hoe zou die overheveling de veiligheid op het spoor ten goede komen? Welke stappen zullen er met betrekking tot Securail worden ondernomen?

03.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De onderhandelingen die u onlangs gevoerd hebt met de vakbonden en de directies van Infrabel, de NMBS en HR Rail zijn uitgemond in een voorakkoord. In het voorakkoord zouden er verscheidene garanties aan bod komen, maar niet de kwestie van de pensioenen van het rijdend personeel, wat de voornaamste bekommernis is. U heeft een verantwoordelijkheid in dit dossier en kunt niet alles op de schouders van de minister van Pensioenen laten rusten.

Wat is de aard van de gesloten akkoorden? Hoe moeten ze geïmplementeerd worden? Welke verbintenissen bent u aangegaan? Zult u druk uitoefenen op uw collega van Pensioenen om ervoor te zorgen dat hij het geweer van schouder verandert, de aantrekkelijkheid van het beroep vrijwaart en rekening houdt met de zwaarte van het werk bij de NMBS?

Selon le président de la CGSP-Cheminots, votre déclaration jetait de l'huile sur le feu alors que vous devriez mettre en place une vraie concertation, au lieu d'amener des mesures brutales tout en essayant de réduire les possibilités d'action des syndicats. Il dément aussi que vous ayez obtenu des accords.

Où en est votre concertation avec les syndicats? Quelles sont les prochaines réunions? Que dites-vous au front commun qui craint l'extension des mesures anti-abus à tous les syndicats? Quelles discussions avez-vous avec le ministre des Pensions, davantage concerné par les revendications? Que pensez-vous de l'idée de la N-VA, à savoir de faire entrer le privé dans le capital de la SNCB et cumuler ainsi les embarras des deux secteurs?

03.03 Irina De Knop (Open Vld): Nous comptabilisons déjà 23 jours de grève cette année. Quel pourcentage des trains normaux ont circulé, par jour de grève, dans le cadre du service alternatif? Où en sont les négociations avec les syndicats? Une solution est-elle en vue, qui entraînerait dès lors la fin des grèves?

03.04 Frank Troosters (VB): J'ajoute une question supplémentaire à ce qui précède. Est-il exact qu'il a été discuté du transfert de Securail au département de l'Intérieur? Quelle est votre vision à cet égard? Quelles seraient les répercussions pour le personnel de Securail? En quoi ce transfert serait-il bénéfique pour la sécurité sur le rail? Quelles mesures seront prises en ce qui concerne Securail?

03.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vos récentes négociations avec les syndicats et les directions d'Infrabel, de la SNCB et d'HR Rail ont abouti à un préaccord. Celui-ci aborderait plusieurs garanties, mais pas la question des pensions du personnel roulant, qui est la préoccupation principale. Vous avez une responsabilité dans ce dossier, et ne pouvez tout faire reposer sur le ministre des Pensions.

Quelle est la nature des accords conclus? Comment doivent-ils être implémentés? Quels engagements avez-vous pris? Allez-vous faire pression sur votre collègue des Pensions pour qu'il modifie son approche, préserve l'attractivité et prenne en compte la pénibilité du travail à la SNCB?

03.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Geconfronteerd met de plannen van de regering om te besparen op de overheidsdiensten en de sociale zekerheid, om mensen langer te laten werken voor minder loon en om de arbeidsflexibiliteit uit te breiden, neemt de woede van de werknemers niet af: dat hebt u vandaag nog gezien. Er was veel volk op de been bij manifestaties en aan stakersposten in heel het land. Voor het spoor zou er een voorakkoord met de vakbonden op tafel liggen.

Wat kunt u daarover zeggen? Wat antwoordt u aan de duizenden betogers? Welke maatregelen neemt u met betrekking tot de pensioenen van het spoorwegpersoneel?

03.07 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Door de stakingen wordt het spoorweginfrastructuur verstoord en worden duizenden burgers benadeeld. Via hun acties betwisten de stakers de beslissingen uit het regeerakkoord, dat zelf een democratische weerspiegeling is van een politieke meerderheid.

(Nederlands) Bij een staking wordt een aangepast vervoersplan opgemaakt op basis van het beschikbare personeel. Er wordt dus niet uitgegaan van een standaardvervoersplan waarin trein na trein wordt geschrapt. Mevrouw Cuylaerts legt terecht een verband tussen de verbetering van de stiptheid door het schrappen van treinen en de evaluatie van de prestaties waarin het contract voorziet. Ik zal de kwestie aankaarten op de tussentijdse evaluatie in 2027, net als de wens uit het regeerakkoord om het aantal afgeschafte treinen te verminderen.

(Frans) Ik zal de twee entiteiten vragen om tegen eind 2025 verslag uit te brengen over de efficiëntie van de gegarandeerde dienstverlening, en daarbij vooral rekening te houden met de veiligheid.

Samen met de vakbonden en de overheidsbedrijven hebben we ons 48 uur lang gebogen over de bepalingen die betrekking hebben op mijn bevoegdheden. Dankzij dat overleg hebben we een sociaal voorakkoord kunnen sluiten. Ik onderstreep het belang van een permanente dialoog en herinner eraan dat de spoorhervorming door alle partners gesteund moet worden.

De principes van dit voorakkoord zijn de werkzekerheid en de verworven rechten; een overdracht van de bevoegdheden inzake aanwervingen, loopbaanmanagement en selectie naar de entiteiten; HR Rail blijft instaan voor het overleg, de reglementering, het personeelsstatuut en de contracten; tot slot zal er een aangepast kader geïmplementeerd worden, dat onder meer de

03.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Face aux plans du gouvernement de faire des économies dans les services publics et la sécurité sociale, de travailler plus longtemps pour moins d'argent, d'augmenter la flexibilité, la colère des travailleurs ne faiblit pas: vous l'avez vu aujourd'hui. Il y avait beaucoup de monde dans les manifestations et sur les piquets de grève de tout le pays. Concernant le rail, un préaccord avec les syndicats serait sur la table.

Que pouvez-vous en dire? Que répondez-vous aux milliers de manifestants? Que faites-vous pour les pensions des cheminots?

03.07 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Les grèves perturbent le réseau et pénalisent des milliers de citoyens. Elles contestent des décisions émanant de l'accord du gouvernement, lui-même reflet démocratique d'une majorité politique.

(En néerlandais) En cas de grève, un plan de transport adapté est élaboré sur la base du personnel disponible. On ne part donc pas d'un plan de transport standard dans lequel des trains sont supprimés l'un après l'autre. Mme Cuylaerts établit à juste titre un lien entre l'amélioration de la ponctualité par la suppression de trains et l'évaluation des prestations prévue dans le contrat. J'aborderai ce sujet lors de l'évaluation intermédiaire en 2027, tout comme le souhait formulé dans l'accord de gouvernement de réduire le nombre de trains supprimés.

(En français) Je demanderai aux deux entités de faire rapport sur l'efficacité du service garanti d'ici fin 2025, en tenant compte de la sécurité.

Durant 48 heures, nous avons planché avec les syndicats et les entreprises publiques sur les dispositions relevant de mes compétences. Cette concertation a permis de conclure un pré-accord social. Je souligne l'importance du dialogue continu et rappelle que la réforme du rail doit être portée par l'ensemble des partenaires.

Les principes de ce préaccord sont la garantie d'emploi et des droits acquis; un transfert de compétences vers les entités en matière de recrutements, de gestion des carrières et de sélection; HR Rail reste garant de la concertation, de la réglementation, du statut du personnel et des contrats; enfin, un cadre adapté sera implémenté, comprenant la modernisation du statut et le

modernisering van het statuut en de ontwikkeling van de contractuele relaties behelst.

Dit voorstel zal voorgelegd worden aan de leden. Hun goedkeuring is een essentiële stap, voordat ik u meer toelichting bij het voorstel geef. Dit voorakkoord is een solide basis en biedt stabiliteit voor de toekomst van het spoor.

Naar aanleiding van dit voorakkoord heeft de vakbond METISP-Protect zijn stakingsaanzegging voor 4 en 9 mei ingetrokken. Wat Securail betreft, heb ik met mijn collega van Binnenlandse Zaken afgesproken dat er een werkgroep opgericht zal worden die moet bepalen hoe er voortgang kan worden gemaakt met de samenwerkingen, met behoud van het personeel van Securail binnen de NMBS.

Tot slot zijn de vakbonden in maart in gesprek gegaan met de minister van Pensioenen. De vergadering van 28 april verliep constructief. Ik hoop dan ook dat verdere stakingen opgeschort worden en dat er een akkoord wordt gesloten.

03.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik ben blij dat de mogelijkheid bestaat dat de vastberadenheid van de vakbonden misschien toch bijna ten einde komt, omdat u een solide basis hebt gelegd in het overleg van 48 uur. De maat is vol. Het vertrouwen van de treinreizigers wordt keer op keer onderuitgehaald. Wat mij het meest verontrust, zijn de cijfers van Infrabel. De NMBS doet er opnieuw het zwijgen toe. De belastingbetaler zal allicht het gelag betalen.

03.09 Dimitri Legasse (PS): Ik had mijn vraag inderdaad kunnen actualiseren. Dat neemt niet weg dat u niets gezegd hebt over de verdere ontwikkelingen in het dossier. We wachten dan ook met ongeduld op de details van het voorakkoord.

03.10 Irina De Knop (Open Vld): Ik apprecieer uw rustige standvastigheid, maar zou toch graag snel duidelijkheid krijgen. Het draagvlak voor deze stakingen is ruim overschreden. Deze gijzeling moet stoppen.

03.11 Frank Troosters (VB): Ik ben blij met het voorakkoord, maar men mag het vel van de beer niet verkopen voordat hij geschoten is. De achterban van de vakbonden moet dit nog goedkeuren. De staking is niet gericht tegen de NMBS, maar tegen de plannen van de arizonaregering. Securail blijft bij de NMBS en wordt niet overgeheveld naar Binnenlandse Zaken. Vermoedelijk zal de werkgroep focussen op de onderlinge samenwerking. Hopelijk boekt men snel resultaten.

développement des relations contractuelles.

Cette proposition sera soumise aux affiliés. Leur approbation est une étape essentielle avant que je vous la présente plus en détail. Ce préaccord est une base solide, porteuse de stabilité pour l'avenir du rail.

Suite à ce préaccord, le syndicat METISP-Protect a renoncé à son préavis de grève déposé pour les 4 et 9 mai. S'agissant de Securail, nous sommes convenus avec mon collègue de l'Intérieur de la mise sur pied d'un groupe de travail qui déterminera comment avancer sur les collaborations, en maintenant le personnel de Securail dans la SNCB.

Enfin, les syndicats ont entamé une discussion avec le ministre des Pensions en mars. La réunion du 28 avril fut constructive. J'espère la suspension des grèves et la conclusion d'un accord.

03.08 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je me réjouis que l'acharnement syndical puisse prendre fin ou quasi grâce aux bases solides que vous avez jetées dans le cadre de la concertation de 48 heures. La coupe est pleine. La confiance des voyageurs est sans cesse ébranlée. Ce qui m'inquiète le plus, ce sont les chiffres d'Infrabel. La SNCB se mure une fois de plus dans le silence. Les contribuables en feront sans doute les frais.

03.09 Dimitri Legasse (PS): Ma question méritait une mise à jour. Néanmoins, rien n'est dit sur l'évolution du dossier. Nous attendons donc avec impatience les détails du préaccord.

03.10 Irina De Knop (Open Vld): J'apprécie votre calme et votre persévérance, mais je voudrais tout de même être fixée assez rapidement. Avec ces grèves, le seuil d'acceptabilité a été largement franchi. Il faut mettre fin à cette véritable prise d'otages.

03.11 Frank Troosters (VB): Il est positif qu'un préaccord ait été conclu, mais il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Les syndicats doivent encore le faire approuver par leur base. Les grévistes protestent non pas contre la SNCB, mais contre les projets du gouvernement Arizona. Securail restera dans le giron de la SNCB et ne sera pas transféré dans le département de l'Intérieur. Je suppose que le groupe de travail se focalisera sur la collaboration. Espérons que les résultats ne se

fassent pas attendre trop longtemps.

03.12 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): U moet deelnemen aan de gesprekken tussen minister Jambon en de vakbonden en meer doortastend optreden. Indien het beroep van spoorwegbeambte voortdurend aan aantrekkelijkheid inboet, zal het echt problematisch worden om nog medewerkers aan te kunnen werven.

03.12 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Vous devez prendre part aux discussions entre M. Jambon et les syndicats et être plus proactif. Si l'attractivité du métier de cheminot continue de diminuer, les recrutements poseront réellement problème.

03.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er werd met de vakbondsorganisaties dus een voorakkoord betreffende het spoor gesloten. Het spoorwegpersoneel moet dat nog bekrachtigen. Wij zullen zorgvuldig analyseren welk potentieel dat akkoord heeft, want het is essentieel dat er een constructieve dialoog met de vakbondsorganisaties plaatsvindt.

03.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Un préaccord sur le rail est sur la table avec les organisations syndicales. Les cheminots devront le valider. Nous analyserons attentivement le potentiel de cet accord car un dialogue constructif avec les organisations syndicales est essentiel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de NMBS-dienstregeling op het station Liedekerke" (56003509C)

04 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence des nouveaux horaires de la SNCB sur la gare de Liedekerke" (56003509C)

04.01 Irina De Knop (Open Vld): Door de hervormde dienstregeling van de NMBS sinds midden december 2024 moeten treinreizigers uit Liedekerke nu via Brussel reizen omdat hun rechtstreekse trein naar Gent-Sint-Pieters is afgeschaft.

04.01 Irina De Knop (Open Vld): En raison du nouvel horaire instauré par la SNCB depuis mi-décembre 2024, les voyageurs de Liedekerke doivent désormais passer par Bruxelles, leur train direct vers Gand-Saint-Pierre ayant été supprimé.

Wat is uw evaluatie van de dienstregelingswijzigingen inzake de impact op de pendelaars in Liedekerke? Hoe wordt rekening gehouden met de behoeften van kleinere strategisch gelegen stations rond Brussel? Welke concrete stappen zult u samen met de NMBS en Infrabel nemen om de verbindingen vanuit Liedekerke te verbeteren? Hoe zult u de communicatie naar de lokale besturen versterken?

Que pensez-vous des changements d'horaire et de leurs effets sur les navetteurs de Liedekerke? Dans quelle mesure les besoins des petites gares situées à des endroits stratégiques dans la périphérie bruxelloise sont-ils pris en considération? Quelles mesures concrètes prendrez-vous, avec la SNCB et Infrabel, afin d'améliorer les liaisons au départ de Liedekerke? Comment renforcerez-vous la communication destinée aux pouvoirs locaux?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het nieuwe treinaanbod betekent een uitbreiding met bijna 2 %, in lijn met de langtermijndoelstelling van 10 % groei tegen 2032. De NMBS moest aanpassingen aan de bestaande dienstregeling doorvoeren om de vereiste spoorcapaciteit vrij te maken. Daardoor veranderde het traject voor een aantal IC- en S-treinen na een haalbaarheidsstudie van Infrabel. Ook het treinaanbod in Liedekerke werd getroffen. Ik zal het volledige overzicht van het aanbod voor reizigers die de trein nemen in Liedekerke, zo dadelijk laten bezorgen.

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La nouvelle offre ferroviaire représente une extension de près de 2 %, conformément à l'objectif de croissance à long terme de 10 % d'ici 2032. La SNCB a dû procéder à des modifications des horaires existants pour libérer la capacité ferroviaire requise. De ce fait, le parcours d'une série de trains IC et S a été modifié à la suite d'une étude de faisabilité réalisée par Infrabel. On a aussi touché à l'offre ferroviaire à Liedekerke. Dans un instant, je remettrai le relevé complet de l'offre aux voyageurs qui embarquent à Liedekerke.

De NMBS communiceert op haar website over de voornaamste nieuwigheden en informeert de lokale

La SNCB indique les principales nouveautés sur son site internet et informe les administrations locales et

besturen en alle stakeholders. Als vaste deelnemer van de Vlaamse vervoerregio's is de NMBS altijd bereid tot overleg. De vragen moeten natuurlijk kunnen worden verzoend met de technische en financiële middelen.

De reizigers uit Liedekerke behouden op weekdagen met de S8-verbinding naar Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord twee rechtstreekse treinen per uur via de snellijn 50C. Die trein stopt ook in Anderlecht. De S10-verbinding via Jette blijft behouden. Naar Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg is er sinds eind 2024 een verhoogd rechtstreeks aanbod van drie treinen per uur. Naar Ternat, Groot-Bijgaarden, Dilbeek en Jette zijn er minimale aanpassingen in de spreiding van de S4- en S10-treinen tussen Liedekerke en Jette. Naar Gent en Aalst zullen de reizigers tijdens de daluren voortaan moeten overstappen in Denderleeuw, een extra reistijd van 5 minuten.

Richting Aalst en Erembodegem vermindert het rechtstreekse aanbod van drie naar twee S-treinen per uur. Richting Leuven is er een overstap in Brussel-Zuid nodig op de IC-01 Oostende-Brussel-Eupen of de IC-12 Kortrijk-Brussel-Welkenraedt. De reistijd blijft vrijwel ongewijzigd.

Tijdens het weekend vermindert het treinaanbod richting Brussel-Zuid, Brussel-Centraal en Brussel-Noord naar één rechtstreekse trein per uur via de snellijn 50C, met stop in Anderlecht. Richting Gent, Wetteren, Lede en Aalst is een overstap in Denderleeuw nodig, met een extra reistijd van zowat 5 minuten via de IC-20 of 21 minuten via de IC-29. Richting Brussels Airport is een overstap in Brussel-Zuid nodig, wat de reistijd verlengt met zowat 17 minuten.

04.03 Irina De Knop (Open Vld): Er is dus eigenlijk niets gewijzigd sinds onze vragen en hoorzittingen van eind 2024. Ik zou u heel expliciet willen vragen om die vragen voor te leggen aan de NMBS. Ik begrijp vooral de aanpassingen in de Rand rond Brussel niet goed. Daar is de nood aan de modal shift enorm groot, zeker gezien alle huidige en voorgenomen werken aan de ring.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over

l'ensemble des parties prenantes. En sa qualité d'actrice permanente des zones de transport flamandes, la SNCB est toujours ouverte à la concertation. Il convient bien entendu de concilier les demandes avec les moyens techniques et financiers.

Les voyageurs en provenance de Liedekerke conservent en semaine deux trains directs par heure empruntant la ligne rapide 50C, avec la liaison S8 vers Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord. Ce train fait également halte à Anderlecht. La liaison S10 passant par Jette est maintenue. En direction de Bruxelles-Schuman et de Bruxelles-Luxembourg, une offre directe accrue de trois trains par heure existe depuis fin 2024. En direction de Ternat, de Grand-Bigard, de Dilbeek et de Jette, la répartition des trains S4 et S10 entre Liedekerke et Jette fait l'objet de modifications minimales. En direction de Gand et d'Alost, les voyageurs devront désormais changer à Denderleeuw durant les heures creuses, ce qui allongera la durée du trajet de 5 minutes.

En direction d'Alost et d'Erembodegem, l'offre passe de trois à deux trains S directs par heure. En direction de Louvain, une correspondance est nécessaire à Bruxelles-Midi avec l'IC-01 Ostende-Bruxelles-Eupen ou l'IC-12 Courtrai-Bruxelles-Welkenraedt. Le temps de trajet reste pratiquement inchangé.

Durant le week-end, l'offre de trains à destination de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord passe de deux à un train direct par heure via la ligne rapide 50C, avec un arrêt à Anderlecht. En direction de Gand, de Wetteren, de Lede et d'Alost, une correspondance est nécessaire à Denderleeuw, allongeant le temps de trajet de 5 minutes en prenant l'IC-20 ou de 21 minutes en prenant l'IC-29. En direction de Brussels Airport, une correspondance est nécessaire à Bruxelles-Midi, allongeant le temps de trajet de 17 minutes.

04.03 Irina De Knop (Open Vld): En somme, rien n'a vraiment changé depuis nos questions et les auditions organisées fin 2024. J'aimerais vous demander très explicitement de soumettre ces questions à la SNCB. Je ne comprends pas, en particulier, les ajustements dans la périphérie de Bruxelles. Le besoin de transfert modal y est immense, surtout eu égard à tous les travaux actuels et à venir sur le ring.

L'incident est clos.

05 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat et Transition environnementale)

"Het station van Herentals en het beleid van de NMBS met betrekking tot de stationsparkings" (56003585C)

05.01 Tine Gielis (cd&v): In 2023 werd de autoparking aan het station van Herentals betalend gemaakt, inclusief de blauwe parkeerplaatsen voor personen met een beperking. De fietsenstalling werd opgewaardeerd en uitgebreid met een betalende beveiligde parking.

Hoe is het aantal gebruikers van die auto- en fietsparkings sinds 2023 geëvolueerd? Behoudt u de beslissing van de vorige minister om deze autoparking betalend te maken? Bent u van plan om nog meer autoparkings aan stations betalend te maken? Bent u gewonnen voor het idee om blauwe parkeerplaatsen voor personen met een beperking gratis te maken op betalende stationsparkings?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Overeenkomstig het openbaredienstcontract is het parkeerbeleid van de NMBS gebaseerd op zes principes: prioritaire toegang voor treinreizigers, een voordeliger tarief voor treingebruikers, een gedifferentieerd tariefbeleid, een dekking van de operationele kosten door de inkomsten, aanmoediging van het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets tussen de woonplaats en het station, en een aanbod van een ruim scala aan intermodale diensten. De NMBS wil op die manier een modal shift stimuleren naar duurzame en groene mobiliteitsmodi. Bovendien kan de NMBS op die manier haar klanten een parkeerplaats garanderen.

Het betalend maken van de parking blijkt te werken om het gebruik van de wagen tegen te gaan: 25 % van de treinreizigers stapt over op de fiets. De meeste gebruikers van de parking wonen in een straal van 3 km of minder van het station.

Het aantal opstappende reizigers wijzigt niet wanneer een stationsparking betalend wordt. Niet de parking, maar het treinaanbod bepaalt de aantrekkelijkheid van het station.

Aangezien het beheer van parkings deel uitmaakt van een zeer concurrentiële markt, is het niet opportuun te communiceren over de bezettingscijfers of inkomsten van de NMBS-parkings. Volgens de NMBS neemt de bezettingsgraad van de autoparkings sinds de opening in juni 2023 toe.

Houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap hebben het recht om te parkeren op voorbehouden plaatsen en in een blauwe zone

sur "La gare de Herentals et la politique de la SNCB concernant les parkings des gares" (56003585C)

05.01 Tine Gielis (cd&v): En 2023, le parking de la gare de Herentals est devenu payant, y compris pour les emplacements bleus réservés aux personnes handicapées. Le parking pour vélos a été modernisé et élargi, avec l'aménagement d'un parking payant sécurisé.

Quelle est l'évolution du nombre d'utilisateurs de ces parkings pour voitures et pour vélos depuis 2023? Allez-vous maintenir la décision prise par le précédent ministre de rendre payant ce parking pour voitures? Avez-vous l'intention d'accroître le nombre de parkings de gares payants? Êtes-vous favorable à l'idée d'instaurer la gratuité des emplacements bleus pour personnes handicapées dans les parkings payants disponibles aux abords des gares?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Conformément au contrat de service public, la politique des parkings de la SNCB est fondée sur six principes: un accès prioritaire aux voyageurs, un tarif plus avantageux pour les voyageurs, une politique tarifaire différenciée, une couverture des frais opérationnels par les recettes, la promotion de l'utilisation des transports en commun ou du vélo entre le domicile et la gare et l'offre d'un large éventail de services intermodaux. La SNCB entend ainsi stimuler le transfert modal vers des modes durables et verts. Par ailleurs, la SNCB peut ainsi garantir une place de stationnement à ses clients.

La stratégie visant à rendre payants les parkings semble efficace pour décourager l'utilisation de la voiture: 25 % des voyageurs se tournent vers le vélo. La plupart des utilisateurs du parking habitent dans un rayon maximal de 3 km de la gare.

Le nombre de voyageurs à l'embarquement ne change pas lorsque le parking d'une gare devient payant. L'attractivité d'une gare est déterminée non pas par son parking, mais par son offre de trains.

La gestion des parkings faisant partie d'un marché très concurrentiel, il n'est pas opportun de communiquer sur les chiffres de fréquentation ou sur les recettes des parkings de la SNCB. D'après cette dernière, le taux d'occupation des parkings pour voitures augmente depuis leur ouverture en juin 2023.

Les détenteurs d'une carte de stationnement pour les personnes handicapées ont le droit de garer leur véhicule sur les places réservées et en zone bleue

zonder tijdslimiet, maar dat geldt niet automatisch voor betalende parkeerplaatsen. Blauwe parkeerplaatsen bevinden zich steeds zo dicht mogelijk bij de perrons. Indien mogelijk wordt een aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit buiten de betaalzone aangeboden. De stad of de gemeente moet in dat geval het reglementaire gebruik van die parkeerplaatsen kunnen controleren.

05.03 Tine Gielis (cd&v): Om de modal shift te realiseren, zouden we in overleg moeten gaan met de Vlaamse overheid om het aanbod van De Lijn en de NMBS op elkaar af te stemmen. In de praktijk is het immers vaak niet mogelijk om via het openbaar vervoer het dichtstbijzijnde station te bereiken.

Ik zal nagaan of de lokale overheid toezicht kan houden op die parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stijging van het aantal letselongevallen met elektrische steps" (56003613C)

06.01 Irina De Knop (Open Vld): Het aantal letselongevallen met elektrische steps stijgt zorgwekkend. Er zijn ook dodelijke slachtoffers. In 2022 zijn er weliswaar strengere regels gekomen, maar die worden nog vaak genegeerd. Verkeersinstituut Vias pleit voor sensibilisering en politiecontroles.

Hoe evalueert u het gevoerde beleid? Wilt u in overleg met de gewesten en lokale overheden sensibiliseringscampagnes opzetten, en de handhaving via de politiezones versterken? Welke bijkomende maatregelen overweegt u?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De belangrijkste regels staan in onze wetgeving. Die moet voldoende zijn voor veilig stepverkeer. Er is echter nog een lange weg te gaan van de regels naar de praktijk.

Niet iedereen volgt de regels. Daarom moet de politie blijven inzetten op controle en preventie. Uiteraard ben ik voorstander van waarschuwende campagnes, in overleg met de gewesten. Ik agendeer dit onderwerp dan ook voor de volgende

sans limite de temps, mais ce n'est pas automatiquement le cas pour les places de stationnement payantes. Les places en zone bleue se trouvent toujours le plus près possible des quais. Si possible, plusieurs places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite sont aménagées en dehors de la zone payante. Dans ce cas, la ville ou la commune doit pouvoir contrôler l'utilisation réglementaire de ces places.

05.03 Tine Gielis (cd&v): Pour concrétiser le transfert modal, nous devrions nous concerter avec le gouvernement flamand afin d'harmoniser l'offre de De Lijn et celle de la SNCB. Dans la pratique, il n'est en effet souvent pas possible de rejoindre la gare la plus proche en transports publics.

Je vérifierai si l'administration locale peut superviser les places de stationnement pour les personnes handicapées.

L'incident est clos.

06 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le nombre croissant d'accidents de trottinette électrique avec lésions corporelles" (56003613C)

06.01 Irina De Knop (Open Vld): L'augmentation du nombre d'accidents avec des trottinettes électriques ayant entraîné des blessures est préoccupante, sans compter que ces accidents sont parfois mortels. Il est vrai que des règles plus strictes sont entrées en vigueur en 2022 mais elles sont encore souvent ignorées. L'institut Vias pour la sécurité routière plaide en faveur d'une sensibilisation et de contrôles de police.

Que pensez-vous de la politique menée? Avez-vous l'intention d'organiser des campagnes de sensibilisation en concertation avec les régions et les autorités locales, et de renforcer le respect des règles par l'intermédiaire des zones de police? Quelles autres mesures envisagez-vous?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les principales règles figurent dans notre législation et doivent suffire à garantir une circulation sûre des trottinettes électriques. Cependant, il y a encore du chemin à parcourir pour passer des règles à la pratique.

Tout le monde ne respecte pas les règles. C'est pourquoi la police doit continuer à mettre l'accent sur les contrôles et la prévention. Je suis évidemment favorable aux campagnes de sensibilisation, en concertation avec les régions. C'est pourquoi je ferai

IMC. Daarna zal ik samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie bekijken hoe controles een verschil kunnen maken.

inscrire ce sujet à l'ordre du jour de la prochaine CIM. J'examinerai ensuite avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice comment les contrôles peuvent faire la différence.

Ik wil tevens de ontwikkeling van specifieke veiligheidseisen en aangepaste technische voorschriften voor steps steunen. Ook de Europese Commissie is hiermee bezig. In afwachting hiervan heb ik vergelijkend onderzoek gevraagd naar de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen. Indien nodig zal ik vervolgens de haalbaarheid onderzoeken om in België een nationaal kader te definiëren voor de goedkeuring van deze voertuigen. De ontwikkeling van technische veiligheidseisen, rekening houdend met een snelheids- en een massalimiet, zal de frequentie en de ernst van ongevallen zeker verlagen.

Je souhaite également soutenir le développement d'exigences de sécurité spécifiques et de règles techniques adaptées pour les trottinettes. La Commission européenne s'y attelle également. Entre-temps, j'ai demandé des études comparatives sur les cadres réglementaires nationaux pour les véhicules électriques légers. Si nécessaire, j'examinerai ensuite s'il est réaliste de définir un cadre national, en Belgique, pour l'homologation de ces véhicules. L'élaboration d'exigences techniques de sécurité, tenant compte d'une limitation de vitesse et de masse, réduira certainement la fréquence et la gravité des accidents.

Tot slot zijn er ook niet-conforme voertuigen op de openbare weg, bijvoorbeeld fatbikes. Ongelukken hiermee zijn vaak te wijten aan de hoge snelheid.

Enfin, des véhicules non conformes circulent également sur la voie publique, tels que les *fatbikes*. Les accidents dans lesquels ces derniers sont impliqués, sont souvent dus à leur vitesse élevée.

Samen met de minister van Economie, verantwoordelijk voor het markttoezicht op deze voertuigen, onderzoek ik of mijn administratie kan meewerken aan controles.

En collaboration avec le ministre de l'Économie, qui est responsable de la surveillance du marché de ces véhicules, j'examine la possibilité de charger mon administration de collaborer aux contrôles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het experiment met reizigerstreinen zonder treinbegeleiders" (56003615C)

07 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'expérience visant à faire circuler des trains de voyageurs sans accompagnateur" (56003615C)

07.01 Irina De Knop (Open Vld): In uw beleidsverklaring gaf u aan experimenten te willen opzetten met reizigerstreinen zonder treinbegeleiders. Dit zou het personeelstekort moeten oplossen, mits aan de nodige veiligheidsvoorwaarden wordt voldaan. Volgens eerdere studies is dit haalbaar en kan het grote winsten opleveren. De NMBS wil er niet mee beginnen, omdat cruciale functies als een veilig vertrek en assistentie niet gegarandeerd zijn.

07.01 Irina De Knop (Open Vld): Dans votre exposé d'orientation politique, vous avez indiqué que vous aviez l'intention de tester des trains de voyageurs sans accompagnateurs. Dans le cas où elle répondrait aux conditions de sécurité nécessaires, cette option permettrait de résoudre le problème de la pénurie de personnel. Selon de précédentes études, cette solution est réalisable et pourrait offrir des avantages importants. La SNCB ne veut pas lancer ces tests étant donné que l'absence d'accompagnateurs ne permet pas de garantir des fonctions essentielles telles qu'un départ en toute sécurité et certaines tâches d'assistance.

Hoe rijmt uw voorstel met het openbaredienstencontract en het ondernemingsplan waarin staat dat de aanwezigheid van treinbegeleiders behouden moet blijven? Hoe wilt u de essentiële functie van treinbegeleiders garanderen? Hoe wilt u rekening houden met de

Dans quelle mesure votre proposition est-elle compatible avec les dispositions du contrat de service public et avec le plan d'entreprise, dans lequel il est précisé que la présence d'accompagnateurs de train doit être maintenue? Comment entendez-vous garantir la fonction

zorgen van de vakbonden en de reizigersorganisaties? Zult u dit voorstel doorzetten? Hoe?

essentielle des accompagnateurs de train? Comment allez-vous prendre en considération les soucis exprimés par les syndicats et les organisations de voyageurs? Allez-vous maintenir cette proposition? Comment vous y emploierez-vous?

07.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Treinbegeleiders zijn cruciaal voor een veilig vertrek, voor de algemene reizigersveiligheid, voor duidelijke reizigersinformatie en personenassistentie, en voor de controle van vervoersbewijzen. Noch de Belgische en Europese wetgeving, noch het contract van openbare dienst legt echter een begeleidingsnorm op aan boord van de trein. Ik begrijp dat het gevoelig ligt, maar ik wil op termijn experimenteren met passagierstreinen die met één begeleider toch aan alle veiligheidsvoorwaarden voldoen. Deze praktijk is elders in Europa al vrij courant. Dit vergt aanpassing van het materieel. Zodoende is beslist om bij elke aankoop van nieuwe treinstellen die een levensduurverwachting hebben tot 2070, in de nodige technische uitrusting te voorzien. Mijn engagement is duidelijk: samen met de NMBS wil ik blijven investeren in een veilig, betrouwbaar en betaalbaar treinvervoer voor iedereen op het hele grondgebied.

07.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Les accompagnateurs de train sont essentiels pour assurer la sécurité des départs, la sécurité générale des voyageurs, la clarté de l'information et l'assistance aux passagers, ainsi que le contrôle des titres de transport. Aucune norme d'accompagnement à bord des trains n'est pourtant imposée ni par la législation belge et européenne, ni par le contrat de service public. Je comprends que cette proposition est délicate, mais je souhaiterais tester à terme la mise en place de trains de passagers répondant à toutes les conditions de sécurité avec un seul accompagnateur. Cette pratique est déjà assez répandue ailleurs en Europe. Cela nécessite une adaptation du matériel. Il a donc été décidé que tout achat de nouvelles rames dont la durée de vie s'étend jusqu'à 2070 inclura les équipements techniques nécessaires. Mon engagement est clair: avec la SNCB, je veux continuer à investir dans un transport ferroviaire sûr, fiable et abordable pour toutes et tous sur l'ensemble du territoire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke** (*Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie*) over "De nieuwe NMBS-dienstregeling en de afschaf van de S9-verbinding in Herent en Kortenbergh" (56003674C)

08 **Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke** (*Mobilité, Climat et Transition environnementale*) sur "Les nouveaux horaires de la SNCB et la suppression des arrêts sur la ligne S9 à Herent et Kortenbergh" (56003674C)

08.01 **Tine Gielis** (cd&v): Sinds de vernieuwde dienstregeling van december 2024 stopt de S9 niet langer in Herent en Kortenbergh, wat tot veel reacties heeft geleid. De gemeenten hebben daarover een open brief gestuurd naar de NMBS.

08.01 **Tine Gielis** (cd&v): Depuis que l'horaire a été revu, en décembre 2024, le train S9 ne s'arrête plus à Herent et à Kortenbergh, ce qui a suscité de nombreuses réactions. Les communes ont adressé une lettre ouverte à la SNCB à ce sujet.

Is er overleg gepland? Kan daarbij ook de korte overstaptijd in Diegem aan bod komen, waardoor reizigers vaak hun aansluiting missen? Werd er gemeten hoe vol de resterende twee van de drie treinen zitten en werd de capaciteit van die treinen verhoogd?

Des concertations sont-elles prévues? La courte durée de la correspondance à Diegem, qui fait que les voyageurs manquent souvent celle-ci, peut-elle aussi être abordée dans ce cadre? A-t-on mesuré la saturation des deux trains restants sur trois et a-t-on augmenté leur capacité?

08.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De NMBS heeft de brief van de gemeenten Herent en Kortenbergh goed ontvangen en al beantwoord.

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a bien reçu le courrier des communes de Herent et de Kortenbergh et elle y a déjà répondu.

Ik bezorg u de gedetailleerde toelichting. Het vervoeren van de S9 vanuit Leuven is niet mogelijk wegens de huidige planning van de IC-14-verbinding

Voici l'explication détaillée. Il n'est pas possible d'avancer le S9 à partir de Louvain, en raison de la planification actuelle de la liaison IC-14 Tongres-

Tongeren-Quiévrain, die vanaf de vertakking Diegem tot Brussel-Noord vlak achter de IC-35 Rotterdam–Brussel-Zuid rijdt. Infrabel staat hierbij geen extra buffertijd toe, omdat dat tot conflicten en vertragingen zou leiden.

Bij het opstellen van het vervoersplan werd onderzocht of de stops in Herent en Kortenbergh behouden konden blijven door de stilstand te beperken, maar dat bleek onmogelijk. Infrabel wil het aantal stops zonder buffer beperken om vertragingen te vermijden. Er kunnen op de S9-verbinding evenmin Desiro-treinen worden ingezet om operationele en technische redenen.

08.03 Tine Gielis (cd&v): We zouden met de regering en Infrabel verder moeten zoeken naar een infrastructurele oplossing voor een betere dienstverlening.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verslag 2024 van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (56003735C)
- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vluchten boven Waals-Brabant en het rapport van de federale Ombudsman" (56003987C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitbreidingsplannen van Brussels Airport" (56004570C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De moderniseringsplannen van Brussels Airport" (56004621C)
- Florence Reuter aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De modernisering van Brussels Airport" (56004721C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overname van aandelen van Brussels Airport door de federale en Vlaamse overheden" (56004796C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes boven de Noordrand" (56004818C)

09.01 François De Smet (DéFI): Op 12 maart jongstleden hebt u me toelichting gegeven bij uw werkwijze met betrekking tot de luchthaven, namelijk een werkgroep met het oogmerk om de doelstellingen inzake milieu, economie,

Quiévrain, qui passe juste après l'IC-35 Rotterdam–Bruxelles-Midi depuis l'embranchement de Diegem à Bruxelles-Nord. Infrabel n'autorise pas de temps tampon supplémentaire à cet égard, parce que cela entraînerait des conflits et des retards.

Lors de l'élaboration du plan de transport, la possibilité de maintenir les arrêts à Herent et à Kortenbergh en réduisant les temps d'arrêt a été examinée, mais il est apparu que c'était impossible. Infrabel souhaite limiter le nombre d'arrêts sans tampon pour éviter les retards. Par ailleurs, les trains Desiro ne peuvent pas non plus être utilisés sur la liaison S9 pour des raisons opérationnelles et techniques.

08.03 Tine Gielis (cd&v): En concertation avec le gouvernement et Infrabel, nous devrions rechercher une solution infrastructurelle permettant d'améliorer les services.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport 2024 du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" (56003735C)
- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le survol du Brabant wallon et le rapport du Médiateur fédéral" (56003987C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan d'expansion de Brussels Airport" (56004570C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le plan de modernisation de l'aéroport de Bruxelles-National" (56004621C)
- Florence Reuter à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La modernisation de Brussels Airport" (56004721C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rachat de parts de Brussels Airport par les autorités fédérale et flamande" (56004796C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les trajectoires de survol du Noordrand" (56004818C)

09.01 François De Smet (DéFI): Le 12 mars dernier, vous me répondiez sur votre méthodologie concernant l'aéroport, à savoir un groupe de travail en vue de concilier les objectifs environnementaux, économiques, d'emploi et de santé publique. La

werkgelegenheid en volksgezondheid met elkaar te verzoenen. Vorige week heb ik u vragen gesteld over het investeringsplan ten belope van 500 miljoen euro, dat moet leiden tot een groei van het aantal passagiers van 24 miljoen tot 32 miljoen. Dat zal een impact hebben op de omwonenden.

In zijn verslag vraagt de federale Ombudsman om alle rechterlijke beslissingen na te leven, onder meer de beslissing dat men opnieuw de windnorm van 8 knopen zonder windstoten moet hanteren. Die werd overigens 30 jaar lang zonder enig incident op Brussels Airport toegepast. Hij vraagt om de Europese regelgeving volledig toe te passen en bijvoorbeeld de jongste procedures voor satellietnavigatie te publiceren en nachtvluchten waarbij de geluidsnormen niet nageleefd worden, te verbieden. Ten slotte vraagt de Ombudsman om de uitbater ertoe te verplichten zijn licentie en zijn milieuvergunning na te leven en onder andere een geluidsmuur en een proefdraailoods te bouwen. De omwonenden moeten erop kunnen rekenen dat het recht toegepast wordt.

Zult u in het kader van het aangekondigde overleg een gesprek voeren met de federale Ombudsman?

Zullen uw diensten die aanbevelingen onderzoeken en zal er rekening mee worden gehouden om die kwestie te regelen?

09.02 Florence Reuter (MR): De inwoners van de overvlogen gemeenten in Waals-Brabant en ten oosten van Brussel en in de Brusselse rand hebben – nog maar eens – een korte nacht gehad. De wallen onder mijn ogen zijn het gevolg van de geluidsoverlast die veroorzaakt werd door de landingen op zeer lage hoogte op landingsbaan 01. Men maakt al meer dan 20 jaar ten onrechte gebruik van die secundaire landingsbaan, die bedoeld is voor noodgevallen. Telkens wanneer dat gebeurt, ontvang ik enorm veel klachtenmails van omwonenden.

Uw voorganger schoof het debat door naar commissies en startte nutteloze brede rondetafelgesprekken op, zonder bepaalde rechterlijke beslissingen uit te voeren.

Het gebruik van landingsbaan 01 wordt voornamelijk bepaald door de windnormen en de interpretatie ervan. In het in maart gepubliceerde jaarverslag van de federale Ombudsman, wiens werk ik toejuich, wordt er gewaagd van 1.550 inbreuken die door Belgium Slot Coordination gerapporteerd werden en 763 inbreuken die door de Ombudsman zelf gerapporteerd werden.

semaine dernière en plénière, je vous interrogeais sur le plan d'investissement de 500 millions d'euros devant faire passer le nombre de passagers de 24 à 32 millions – ce qui affectera les riverains.

Dans son rapport, le Médiateur fédéral demande de respecter toutes les décisions de justice, notamment en revenant à la norme de vent de 8 nœuds sans rafales, appliquée sans incidents pendant 30 ans. Il demande d'appliquer toute la réglementation européenne, comme publier les dernières procédures de guidage satellitaire et interdire de nuit les avions ne respectant pas les limites de bruit. Il demande enfin d'obliger l'exploitant à respecter sa licence et son permis d'environnement en construisant un mur anti-bruit, un hall d'essai de réacteurs, etc. Les riverains n'ont pas à faire l'impasse sur l'application du droit.

Rencontrerez-vous le Médiateur fédéral dans le cadre de la concertation annoncée?

Vos services examineront-ils ces recommandations et seront-elles intégrées dans le règlement de cette question?

09.02 Florence Reuter (MR): La nuit fut courte, une fois de plus, pour les habitants des communes survolées en Brabant wallon, à l'Est de Bruxelles et en périphérie. Mes cernes sont le résultat des nuisances causées par les atterrissages à très basse altitude en piste 01. Cette piste secondaire, de secours, est abusivement utilisée depuis plus de 20 ans. À chaque activation, je reçois énormément de mails de plaintes de riverains.

Votre prédécesseur a encommissionné le débat, lançant de grandes tables rondes inutiles, sans appliquer certaines décisions de justice.

Ce sont surtout les normes de vent et leur interprétation qui déterminent l'activation de la piste 01. En mars, le rapport du Médiateur fédéral, dont je salue le travail, dénombrait 1 550 infractions relevées par le coordinateur des créneaux, et 763 par le Médiateur lui-même.

Op 26 februari heeft de rechtbank te Brussel de Belgische Staat opnieuw veroordeeld, meer bepaald wegens het ongepaste gebruik van baan A01, wat een inbreuk op de normen vormt en een gevaar voor de gezondheid van de omwonenden inhoudt.

Le 26 février dernier, le tribunal de Bruxelles a de nouveau condamné l'État belge, notamment pour l'usage intempestif de l'A01, qui constitue une infraction aux normes et représente un danger pour la santé des riverains.

Hebt u de federale Ombudsman ontmoet en met hem van gedachten gewisseld over zijn aanbevelingen? Die maatregelen zouden geen negatieve impact op de capaciteit van de luchthaven hebben. De Staat is veroordeeld tot het betalen van hoge dwangsommen, terwijl de overheidsfinanciën al onder druk staan. Bent u van plan snel gevolg te geven aan de rechterlijke uitspraken en de omwonenden soelaas te bieden?

Avez-vous rencontré le Médiateur et échangé avec lui sur ses recommandations? Ces mesures n'auraient pas d'impact négatif sur la capacité de l'aéroport. L'État est condamné à de lourdes astreintes, alors que les finances publiques sont sous pression. Pensez-vous rapidement répondre aux décisions de justice et soulager les riverains?

Het moderniseringsplan ten belope van 500 miljoen euro van Brussels Airport bevat geen enkele maatregel om de geluidshinder of de luchtvervuiling te beperken, terwijl die uitdagingen nochtans in het milieueffectenrapport van het bureau Envisa gedocumenteerd werden.

Le plan de modernisation de 500 millions d'euros de Brussels Airport ne contient aucune mesure sur la réduction des nuisances sonores ou des pollutions atmosphériques, alors que ces enjeux ont été documentés dans le rapport d'incidence du bureau Envisa.

Van de geluidsmuur en de proefdraailoods, die al in 1988 gebouwd hadden moeten worden, is nog steeds geen sprake.

Depuis 1988, le mur anti-bruit ainsi qu'un hall couvert pour les essais moteurs n'ont toujours pas été construits.

Werd u geraadpleegd vóór de aankondiging van deze investering? Welk gevolg zal er gegeven worden aan de opmerkingen van de federale Ombudsman? Welke maatregelen zult u precies nemen in dit dossier dat al 20 jaar aansleept?

Avez-vous été consulté avant l'annonce de cet investissement? Quelles suites seront-elles données aux observations du Médiateur fédéral? Quelles mesures concrètes prendrez-vous dans ce dossier vieux de 20 ans?

09.03 Dimitri Legasse (PS): Ik ga verder op de investeringen ten belope van een half miljard euro om 30 % marktaandeel te winnen en het aantal passagiers te laten groeien naar 32 miljoen. De federale Ombudsman stak zijn ontgoocheling niet onder stoelen of banken toen hij vaststelde dat het plan geen maatregelen bevat om de geluids- en milieuhinder terug te dringen. De inwoners van Waals-Brabant, en in het bijzonder Waterloo en Eigenbrakel, betalen het gelag.

09.03 Dimitri Legasse (PS): Je reviens sur le demi-milliard d'euros investi pour gagner 30 % de parts de marché et atteindre 32 millions de passagers. Le Médiateur fédéral n'a pas caché sa déception face à ce plan qui ne contient rien pour réduire la pollution environnementale et sonore. Or, le Brabant wallon, et spécialement Waterloo et Braine-l'Alleud souffrent.

Wat zult u, los van de door de Ombudsman vastgestelde inbreuken en de rechterlijke veroordelingen, ondernemen om de gevolgen van het plan te verzachten en de levenskwaliteit van de omwonenden in Waals-Brabant te verhogen?

Au-delà des infractions constatées par le Médiateur et des condamnations en justice, que ferez-vous pour lutter contre les conséquences de ce plan et améliorer la vie des riverains du Brabant wallon?

09.04 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De kwestie van de geluidsoverlast ten gevolge van de activiteiten van Brussels Airport vergt een evenwichtige aanpak, waarbij er rekening wordt gehouden met milieudoelstellingen, doelstellingen op het vlak van de volksgezondheid en economische behoeften.

09.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le sujet des nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National requiert une approche équilibrée, tenant compte des objectifs environnementaux, de la santé publique et des besoins économiques.

Al vóór de regeringsvorming heb ik een gesprek gehad met de federale Ombudsman. Mijn diensten buigen zich momenteel over zijn jongste jaarverslag. Ik blijf beschikbaar om met alle stakeholders samen te werken. Ik zal inspiratie putten uit de analyses en de aanbevelingen in het jaarverslag 2024 en het regeerakkoord volgen.

Uiteraard ben ik het ermee eens dat de uitvoerbare rechterlijke beslissingen in acht genomen moeten worden, voor zover de veiligheid van de luchtvaart daardoor niet in het gedrang komt. Sommige beslissingen die in het kader van de geschillen omtrent de vluchten boven Brussel genomen werden, nopen echter tot wijzigingen van de toepasbare technische normen: in dat geval zal ik mij er bij mijn diensten van verzekeren dat de gevolgen van die beslissingen verenigbaar zijn met de basisopdracht van skeyes, zoals bepaald in de beheersovereenkomst. De windnormen staan centraal in mijn voorbereidende werk voor de herziening van de procedures.

We zien erop toe dat de Europese normen, zoals de jongste RNP-procedures (*Required Navigation Performance*) voor de landing op baan 07, zo snel mogelijk toegepast worden. De evoluties moeten steeds conform de veiligheids- en geluidsnormen gebeuren. Het DG Luchtvaart buigt zich over de toepassing van de RNP-procedure op baan 07L met een hoge dalhoek.

Dat kadert in het HERON-project, dat door mijn voorganger werd opgestart. Als die aanpak voor minder geluidshinder zorgt, zou er een nieuw procedureontwerp kunnen voorgesteld. De tests in fase 2 van het HERON-project worden in de loop van de maand mei afgerond.

Het uitbreidingsproject van Brussels Airport, Hub 3.0, is een privé-investeringsproject van Brussels Airport Company (BAC). Brussel moet inderdaad een referentiehubs worden, maar BAC moet zijn milieuverplichtingen nakomen. Mijn administratie zal het dossier nauwgezet opvolgen. Ik ben ook in gesprek met BAC over de uitbreiding van de in de regelgeving bepaalde nachtperiode.

We zijn ons terdege bewust van de bezorgdheden van de omwonenden en de milieukwesties in verband met de geluidshinder, en we zullen nauw samenwerken met de betrokken partijen.

Tot slot, wat de participatie van de Belgische Staat in BAC betreft, zal het Canadese pensioenfonds OTPP zich terugtrekken uit de vijf Europese luchthavens waarin het een belang had, waaronder Brussels Airport.

J'avais déjà rencontré le Médiateur fédéral avant la formation du gouvernement. Mes services étudient son dernier rapport. Je reste disponible pour collaborer avec toutes les parties prenantes. Je m'inspirerai des analyses et recommandations du rapport de 2024 et suivrai l'accord de gouvernement.

Concernant les décisions de justice exécutoires, j'y souscris bien sûr, pour autant qu'elles ne mettent pas en cause la sécurité aérienne. Mais certaines décisions prises dans le cadre des contentieux liés au survol de Bruxelles impliquent des modifications des normes techniques applicables: dans ce cas, je m'assurerai auprès de mes services que les effets de ces décisions soient compatibles avec la mission fondamentale de skeyes, définie dans le contrat de gestion. Les normes de vent sont au cœur de mon travail préparatoire à la révision des procédures.

Nous veillons à appliquer dans les meilleurs délais les normes européennes, telles que les dernières procédures RNP (*Required Navigation Performance*) pour l'atterrissage sur la piste 07. Les évolutions doivent rester conformes aux exigences de sécurité et de bruit. La DG Transport aérien étudie l'application de la procédure RNP sur la piste 07L avec un angle d'approche relevé.

C'est le projet HERON, lancé par mon prédécesseur. Si ces approches réduisent les nuisances sonores, un nouveau design de procédure pourrait être proposé. Les essais de la phase 2 de HERON se terminent en mai.

Le projet d'expansion de Brussels Airport, Hub 3.0, est un projet d'investissement privé de Brussels Airport Company. Bruxelles doit en effet devenir un hub de référence mais BAC doit respecter ses obligations en matière d'environnement. Mon administration suivra cela de près. Je suis également en discussion avec BAC concernant l'allongement réglementaire de la période nocturne.

Nous sommes bien conscients des préoccupations des riverains et des enjeux environnementaux liés aux nuisances sonores et travaillerons en étroite collaboration avec les acteurs concernés.

Enfin, concernant la participation de l'État belge dans BAC, le fonds de pension canadien OTPP sortira des cinq aéroports européens dans lesquels il détenait une participation, notamment Brussels Airport.

09.05 François De Smet (DéFI): Net als uw voorganger bent u een groot voorstander van overleg. Als er over dergelijke dossiers geen regeling getroffen wordt tijdens de onderhandelingen over het regeerakkoord, denk ik dat ze weinig kans van slagen hebben.

Niettemin wil ik u bedanken voor uw gesprek met de bemiddelaars. Wat de uitbreiding van de nachtperiode betreft, is het moeilijk voorstelbaar dat men afdwingbare rechterlijke uitspraken zo gemakkelijk naast zich neer kan leggen in een rechtsstaat. De omwonenden van de luchthaven zijn daar de dupe van.

09.06 Florence Reuter (MR): Mijn fractie heeft altijd gepleit voor een evenwichtige oplossing voor het probleem van de overvluchten rond Brussels Airport, waarbij er zowel met de economische activiteit rekening wordt gehouden als een zekere rust voor de bewoners in het oosten van Brussel, de Brusselse Rand en uiteraard Waals-Brabant gegarandeerd wordt.

Het verheugt me ook te horen dat u bereid bent de federale Ombudsman te ontmoeten en zijn aanbevelingen in overweging te nemen, voor zover die verenigbaar zijn met het beheerscontract en de veiligheidsvereisten.

Het werk rond de windnormen is zeer belangrijk, zowel om de hinder te beperken als om de veiligheid te garanderen. Het gebruik van baan 01 en een verkeerde interpretatie van de windnormen heeft enkele jaren geleden bijna zware schade veroorzaakt.

De tweede testfase met betrekking tot de RNP-procedure wordt in mei afgerond. Ik zal hier dus zeker op terugkomen.

09.07 Dimitri Legasse (PS): Ik begrijp niet dat de uitvoerbare beslissing om technische redenen toch niet wordt uitgevoerd. Ik vrees overigens dat een kwestie die in een dermate gedetailleerd regeerakkoord niet geregeld wordt ook de komende jaren niet opgelost zal raken. Desalniettemin wens ik u veel sterkte!

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rol van de NMBS en Infrabel in het vervoer van ammoniak van de site van Yara in Tertre" (56003803C)

09.05 François De Smet (DéFI): Comme votre prédécesseur, vous croyez fortement à la concertation. Si ce genre de dossier n'est pas réglé lors de la conclusion de l'accord de gouvernement, je crois peu aux chances d'aboutir.

Je vous remercie néanmoins de rencontrer les médiateurs. En ce qui concerne l'allongement de la nuit, il est difficilement concevable que dans un État de droit, des décisions de justice exécutoires soient si facilement ignorées. Les riverains de l'aéroport en font les frais.

09.06 Florence Reuter (MR): Mon groupe a toujours plaidé pour une solution équilibrée au problème du survol, qui respecte à la fois l'activité économique et la garantie d'une certaine tranquillité des riverains de l'Est de Bruxelles, de la périphérie et évidemment du Brabant wallon.

Je suis également heureuse d'entendre que vous êtes prêt à rencontrer le Médiateur fédéral et à tenir compte de ses observations si elles sont compatibles avec le contrat de gestion et les exigences de sécurité.

En ce qui concerne les normes de vent, le travail est important tant en termes de nuisances que de sécurité. Il y a plusieurs années, l'utilisation de la piste 01 et une mauvaise interprétation des normes de vent avait failli causer de lourds dégâts.

En ce qui concerne la procédure RNP, le deuxième essai se termine au mois de mai. J'y reviendrai en tout cas.

09.07 Dimitri Legasse (PS): Je ne comprends pas que la décision exécutoire ne le soit pas, pour raisons techniques. Par ailleurs, un élément qui n'est pas réglé dans un accord de gouvernement aussi détaillé risque, selon moi, de ne pas l'être dans les années qui viennent. Mais je vous souhaite bon courage!

L'incident est clos.

10 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rôle de la SNCB et d'Infrabel dans l'acheminement d'ammoniac sur le site de Yara à Tertre" (56003803C)

10.01 Patrick Prévot (PS): Op 15 oktober 2024 kondigde de directie van het bedrijf Yara aan dat ze van plan was om de site om te vormen en de ammoniakproductie vanaf 2026 stop te zetten. Ongeveer 115 werknemers dreigen ontslagen te worden en de procedure-Renault loopt. De NMBS heeft hierbij een rol te spelen, want de crux in deze crisis is de aanvoer van ammoniak naar de site via het spoor, meer bepaald via lijn 100. Op 27 november 2024 verklaarde uw voorganger dat de lijn aan de geldende normen beantwoordde en dat Infrabel voortdurend in dialoog stond met Yara. Hij voegde eraan toe dat het spoor geen belemmering vormde voor de voortzetting van de activiteit en dat er daarvoor middelen uitgetrokken werden.

Hoe staat het met de dialoog tussen de NMBS, Infrabel en Yara? Werd de kwestie van de aanvoer van ammoniak naar de site besproken? Hoe heeft het bedrijf gereageerd op de mededeling over de aanvoerzekerheid? Zal lijn 100 ook in de toekomst geen belemmering vormen? Bevestigt u dat de beloofde middelen daarvoor geormerkt zullen worden?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Mijn beleidsverklaring liet aan duidelijkheid niets te wensen over: lijn 100 wordt niet bedreigd en vormt geen belemmering voor het goederenvervoer. Infrabel onderhoudt regelmatig contacten met Yara over de vernieuwing van de wissels naar de site. De NMBS is niet betrokken bij de uitbating van lijn 100.

10.03 Patrick Prévot (PS): Dat is een geruststellend antwoord. Ik had vernomen dat het vervoer en de opslag in de nabijheid van woningen een probleem zouden kunnen vormen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande opslagplaats voor spoorwegafval in Châtelineau" (56003811C)

11.01 Patrick Prévot (PS): Veel inwoners van Châtelineau maken zich zorgen over de aanvraag van Infrabel voor een globale vergunning om spoorwegafval op te slaan op de goederenstelplaats. In de aanvraag blijft Infrabel op de vlakte over de geluidshinder: er staat dat de activiteiten zowel overdag als 's nachts en zowel op weekdays als tijdens het weekend kunnen plaatsvinden. Nu al is er sprake van geluidsoverlast en stofophoping op het terrein, en dit plan zou de verslechterde levenskwaliteit in de buurt nog verergeren. Er werd zelfs met een petitie gestart.

10.01 Patrick Prévot (PS): Le 15 octobre 2024, la direction de l'entreprise Yara annonçait son intention de transformer le site en arrêtant sa production d'ammoniac à partir de 2026. Quelque 115 employés sont menacés de licenciement et la procédure Renault est en cours. La SNCB a un rôle à jouer, car le principal enjeu de la crise est l'acheminement d'ammoniac sur le site par voie ferroviaire, via la ligne 100. Le 27 novembre 2024, votre prédécesseur indiquait que la ligne était conforme aux règles en vigueur et qu'Infrabel était en dialogue constant avec Yara. Il ajoutait que le rail n'était pas un obstacle à la poursuite de l'activité et que des moyens lui avaient été accordés.

Où en est le dialogue entre la SNCB, Infrabel et Yara? La question de l'acheminement de l'ammoniac sur le site de Tertre a-t-elle été abordée? Comment l'entreprise a-t-elle réagi à cette sécurité d'acheminement? À l'avenir, la ligne 100 continuera-t-elle à ne pas être un obstacle? Confirmez-vous que les moyens seront assurés?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Mon exposé d'orientation politique était clair: la ligne 100 n'est pas menacée et ne représente pas un obstacle au transport. Infrabel a des contacts réguliers avec Yara, qui portent sur le renouvellement de l'aiguillage vers le site. La SNCB n'a pas de lien avec l'exploitation de la ligne 100.

10.03 Patrick Prévot (PS): Votre réponse est rassurante. J'avais entendu que l'acheminement et l'entreposage à proximité des habitations pouvaient poser problème.

L'incident est clos.

11 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le lieu de stockage de déchets ferroviaires prévu à Châtelineau" (56003811C)

11.01 Patrick Prévot (PS): Beaucoup de riverains de Châtelineau s'inquiètent de la demande de permis unique d'Infrabel pour stocker des déchets ferroviaires dans la cour à marchandises. La demande est vague sur les nuisances sonores: il est écrit que les activités pourront avoir lieu jour et nuit, en semaine et le weekend. Ce projet s'ajouterait aux nuisances sonores et amas de poussières déjà présents sur place et aggraverait une qualité de vie dégradée dans le quartier. Une pétition a même été lancée.

Wat is uw boodschap aan de inwoners van Châtelineau?

Quel message adressez-vous aux riverains de Châtelineau?

Hoe groot zal de geluidshinder precies zijn als die opslagplaats er komt?

Pourriez-vous préciser les nuisances sonores possibles en cas de réalisation de ce lieu de stockage?

Waaruit zou het opgeslagen afval bestaan? Kan het ook over asbestafval gaan? Zullen er regelmatig controles uitgevoerd worden als het project handen en voeten krijgt?

Quelle serait la composition des déchets stockés? De l'amiante pourrait-elle s'y trouver? Contrôlera-t-on régulièrement en cas de concrétisation du projet?

Bestaat er een risico op bodem- en grondwaterverontreiniging?

Les sols et des eaux souterraines ne risquent-ils pas d'être contaminés?

11.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De vergunningsaanvraag heeft betrekking op het gebruik van de goederenkoer als opslagplaats voor spoorwegafval. Er zijn geen plannen om meer materiaal op te slaan of de activiteiten uit te breiden. De vergunningsaanvraag werd opgesteld op basis van de bestaande cijfers.

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): La demande de permis a pour objet l'exploitation de la cour à marchandises pour le stockage de déchets liés au chantier ferroviaire. Il n'est pas prévu de stocker plus de matériaux ni d'amplifier les activités. La demande de permis a été élaborée sur la base des chiffres existants.

De geluidshinder op het terrein is afkomstig van het laden van ballast in wagons in de buurt, werkzaamheden in verband met het onderhoud van de sporen of de occasionele vernieuwing van de infrastructuur. De omwonenden werden verwittigd. Alles wordt in het werk gesteld om de hinder te beperken.

Les nuisances sonores du site proviennent du chargement du ballast dans les wagons à proximité, opérations liées à la maintenance des voies ou au renouvellement ponctuel de l'infrastructure. Les riverains en sont prévenus. Tout est mis en œuvre pour limiter les nuisances.

Het afval is afkomstig van spoorwegwerkzaamheden: betongranulaat, metaal, plastic en hout van dwarsliggers. Er wordt geen asbestafval opgeslagen. Het afval wordt beheerd in overeenstemming met de wetgeving en afgevoerd in containers die erkend werden door Wallonië.

Les déchets sont issus de chantiers ferroviaires: granulats dans les bétons, métaux, plastique et bois de traverse. Aucun déchet d'amiante ne sera stocké. Les déchets sont gérés selon la législation et évacués via des conteneurs agréés par la Wallonie.

11.03 **Patrick Prévot** (PS): Uw antwoorden stellen me gerust. Een en ander deed vermoeden dat de activiteiten zouden worden opgevoerd.

11.03 **Patrick Prévot** (PS): Vos réponses sont rassurantes. La situation laissait craindre une augmentation d'activités.

U hebt uitgelegd waar de geluidshinder vandaan komt. Het zal dus alleen gaan over inert afval, zonder asbest, dat bodemverontreiniging had kunnen veroorzaken.

Vous avez expliqué la source des nuisances sonores. Ce ne seront donc que des déchets inertes, sans amiante susceptible de polluer les sols.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veroordeling van de NMBS wegens een gebrek aan toegankelijkheid" (56003992C)
- Nahima Lanjri aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De assistentie in de treinstations" (56004279C)

12 **Questions jointes de**

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La condamnation de la SNCB pour son manque d'accessibilité" (56003992C)
- Nahima Lanjri à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'assistance dans les gares" (56004279C)

12.01 Niels Tas (Vooruit): Iedereen heeft recht op een vlot, veilig en toegankelijk openbaar vervoer, maar helaas is de realiteit vaak anders voor reizigers met een beperking. Naar aanleiding van een – terecht – klacht van paralympiër Francis Rombouts uit Tielen veroordeelde het Brusselse hof van beroep de NMBS wegens discriminatie en verplicht het de maatschappij om haar dienstverlening toegankelijk te maken. Hoewel de NMBS plannen heeft om tegen 2032 een aantal stations autonoom toegankelijk te maken, blijft de huidige situatie voor veel rolstoelgebruikers problematisch.

Welke stappen zult u zetten om het vonnis uit te voeren? Hoe garandeert u dat toegankelijkheid een absolute prioriteit wordt in het mobiliteitsbeleid?

12.02 Nahima Lanjri (cd&v): Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn, maar dat is helaas niet vanzelfsprekend voor mensen met een beperkte mobiliteit. Paralympiër Francis Rombouts is niet de enige die moeilijk op zijn werk of training raakt omdat hij minder mobiel is. De NMBS biedt niet in alle stations assistentie aan voor personen met een beperkte mobiliteit.

Hoeveel aanvragen voor assistentie ontving de NMBS van 2023 tot op heden? Op hoeveel van die aanvragen kon de NMBS ingaan? Valt daarin een bepaalde trend te bespeuren over de voorbije 5 à 10 jaar? Kunt u een overzicht geven van de volledig autonoom toegankelijke stations voor mensen met een beperkte mobiliteit? Wat is de timing om alle stations toegankelijk te maken? Kan daarover onderhandeld worden bij het opstellen van het beheerscontract met de NMBS en Infrabel? Plant u nog andere maatregelen, zoals bijscholing van personeel?

12.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS handelt binnen het kader van het openbardienstcontract dat eind december 2022 door de federale regering werd goedgekeurd. In het kader van het performantiecontract van Infrabel werd ook het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 vastgelegd. De NMBS is zich ten volle bewust van het belang van toegankelijke stations en treinen voor alle reizigers, inclusief personen met een beperkte mobiliteit. Investeringsplan zijn echter alleen mogelijk binnen het beschikbare budget. Zo is het station van Tielen niet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan als een station dat volledig autonoom toegankelijk zal worden gemaakt.

12.01 Niels Tas (Vooruit): Chacun a droit à des transports publics fluides, sûrs et accessibles, mais la réalité est hélas souvent différente pour les voyageurs en situation de handicap. À la suite d'une plainte – justifiée – de l'athlète paralympique Francis Rombouts, de Tielen, la cour d'appel de Bruxelles a condamné la SNCB pour discrimination et a obligé la société à rendre ses services accessibles. Bien que la SNCB prévoit de rendre plusieurs gares accessibles de manière autonome d'ici 2032, la situation actuelle continue de poser un problème à de nombreux voyageurs utilisant un fauteuil roulant.

Quelles initiatives prendrez-vous pour exécuter le jugement? Comment garantirez-vous que l'accessibilité devienne une priorité absolue dans le cadre de la politique de mobilité?

12.02 Nahima Lanjri (cd&v): Les transports en commun doivent être accessibles à tout le monde, mais ce n'est malheureusement pas évident pour les personnes à mobilité réduite. L'athlète paralympique Francis Rombouts n'est pas le seul à éprouver des difficultés pour se rendre à son travail ou à son entraînement en raison de son handicap. La SNCB ne propose pas une assistance aux personnes à mobilité réduite dans toutes les gares.

Combien de demandes d'assistance la SNCB a-t-elle reçues de 2023 jusqu'à aujourd'hui? À combien de ces demandes la SNCB a-t-elle pu répondre? Constate-t-on une certaine tendance à cet égard au cours de ces cinq à 10 dernières années? Pouvez-vous fournir un relevé des gares entièrement accessibles de manière autonome aux personnes à mobilité réduite? Quel est le calendrier visant à rendre accessibles l'ensemble des gares? Est-il possible de négocier à ce sujet lors de l'élaboration du contrat de gestion avec la SNCB et Infrabel? Envisagez-vous de prendre encore d'autres mesures, comme le recyclage du personnel?

12.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB agit dans le cadre du contrat de service public que le gouvernement fédéral a approuvé fin décembre 2022. Le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032 a également été établi dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel. La SNCB est pleinement consciente de l'importance de l'accessibilité des gares et des trains pour tous les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite. Toutefois, des investissements ne sont possibles que dans les limites du budget disponible. Ainsi, la gare de Tielen n'a pas été intégrée dans le plan d'investissement pluriannuel en tant que gare appelée à devenir accessible de manière entièrement autonome.

In 2024 was er in 138 stations assistentie voor rolstoelgebruikers, ten opzichte van 115 in 2023, en in 162 stations voor reizigers die zonder middelen kunnen instappen, tegenover 142 in 2023. Sinds 2017 is het aantal assistentiehandelingen gestaag toegenomen. In 2024 behandelde de NMBS 128.000 vragen om assistentie. De tevredenheid over deze dienst ligt hoog.

Begin 2025 waren 116 treinstations integraal toegankelijk in België, waarvan 43 stations een reservatietermijn van slechts drie uur hanteren. Indien een reiziger zich zonder reservatie aanbiedt, probeert de NMBS steeds om hulp te bieden. Daarnaast zijn er 17 satellietstations vanwaaruit vervoer per taxi wordt georganiseerd naar nabijgelegen assistentiestations. In 27 bijkomende stations kunnen reizigers zonder rolstoel assistentie krijgen. Tegen 2032 wordt dit conform het contract uitgebreid naar minstens 152 stations voor rolstoelgebruikers en 237 stations voor reizigers zonder rolstoel. Dat onderscheid wordt bepaald door infrastructuurvereisten en de geldende regels met betrekking tot het toezicht.

Voorts werkt de NMBS ook aan structurele verbeteringen, met onder andere aanpassingen aan het rollend materieel, vereenvoudigde assistentieprocedures en de ontwikkeling van gebruiksvriendelijke digitale tools. De NMBS en Infrabel werken samen aan een masterplan met betrekking tot autonome toegankelijkheid, dat tegen 2032 tot 176 autonoom toegankelijke stations moet leiden.

Inzake het arrest hadden de toegankelijkheidsmanager en de verantwoordelijke voor de assistentieverlening een constructief gesprek met de betrokken reiziger. De NMBS onderzoekt op welke manier de assistentie het best georganiseerd kan worden en welke opstapmiddelen nodig zijn. Het arrest verwijst trouwens ook naar de inspanningen die de NMBS al levert. De nieuwe M7-rijtuigen zullen uitgerust zijn met uitschuiftreden zodat personen met een rolstoel vanop een hoog perron zelfstandig zullen kunnen reizen. Door een aanpassing aan de oprijplaten van de Desirotreinen kunnen treinbegeleiders sinds 1 december mee assisteren in 24 stations met hoge perrons, waardoor het aantal stations met assistentie voor rolstoelgebruikers voor het eerst sinds 2016 is gestegen.

De toegankelijkheid voor kwetsbare groepen moet

En 2024, une assistance était proposée aux utilisateurs de fauteuils roulants dans 138 gares, contre 115 en 2023, et aux voyageurs capables d'embarquer sans dispositifs dans 162 gares, contre 142 en 2023. Depuis 2017, le nombre d'opérations d'assistance n'a cessé d'augmenter. En 2024, la SNCB a traité 128 000 demandes d'assistance. Le degré de satisfaction chez les utilisateurs de ce service est élevé.

Début 2025, 116 gares étaient intégralement accessibles en Belgique, dont 43 appliquent un délai de réservation d'à peine trois heures. Lorsqu'un voyageur se présente sans réservation, la SNCB s'efforce toujours de lui fournir une assistance. Existente en outre 17 gares satellites, d'où est organisé un transport en taxi vers les gares à proximité qui proposent une assistance. Les voyageurs qui ne se déplacent pas en fauteuil roulant peuvent obtenir une assistance dans 27 gares supplémentaires. D'ici 2032, conformément au contrat de service public, ce nombre passera à 152 gares pour les voyageurs en fauteuil roulant et 237 gares pour les autres. Cette différence est due à des contraintes d'infrastructures et aux règles en vigueur en ce qui concerne la supervision.

La SNCB s'attèle également à des améliorations structurelles, dont l'adaptation du matériel roulant, la simplification des procédures d'assistance et le développement d'outils numériques conviviaux. La SNCB et Infrabel collaborent à un plan directeur relatif à l'accessibilité autonome, qui devra aboutir à 176 gares accessibles de manière autonome d'ici 2032.

En ce qui concerne l'arrêt de la cour d'appel, les personnes responsables de l'accessibilité et de l'assistance ont eu une discussion constructive avec le voyageur concerné. La SNCB étudie la meilleure manière d'organiser l'assistance et les moyens d'embarquement nécessaires. L'arrêt souligne d'ailleurs également les efforts déjà déployés par la SNCB. Les nouvelles voitures M7 seront équipées de marches escamotables afin de permettre aux personnes se déplaçant en chaise roulante de voyager de manière autonome depuis un quai surélevé. Une modification des rampes mobiles des trains Desiro permet depuis le 1^{er} décembre aux accompagnateurs de train d'assister les personnes en chaise roulante dans 24 gares présentant des quais surélevés, ce qui augmente le nombre de gares dotées d'une assistance aux personnes à mobilité réduite pour la première fois depuis 2016.

En outre, l'accessibilité pour les groupes vulnérables

overigens niet als een apart politiek domein beschouwd worden, maar als een fundamenteel aspect van een ruimer mobiliteitsbeleid. De werkzaamheden van het bevoegde platform zullen dan ook worden voortgezet, in samenwerking met de stakeholders.

12.04 Niels Tas (Vooruit): Ik ben blij dat dit de komende jaren hoog op de agenda blijft staan. Het is een lang en complex proces, maar mijn fractie zal u hierin altijd steunen.

12.05 Nahima Lanjri (cd&v): Ook na 2032 blijft een derde van alle stations ontoegankelijk voor mensen met een beperkte mobiliteit. Daar moeten we inzetten op assistentie. Er moet een tandje worden bijgestoken, bijvoorbeeld via de opleiding van voormalig loketpersoneel. Iedereen heeft recht op een volwaardige deelname aan de samenleving. Ik heb er in een vorige legislatuur mee voor kunnen zorgen dat het aspect 'redelijke aanpassingen', ook op het vlak van mobiliteit, in de Grondwet werd verankerd. Ik hoop dat u dit helpt waarmaken, ook in ontoegankelijke stations.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- **Christophe Lacroix** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De NMBS en de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog" (56004001C)
- **Aurore Tourneur** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het rapport van de Groep van Wijzen over de verantwoordelijkheid van de NMBS bij deportaties" (56004784C)
- **Sarah Schlitz** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbevelingen betreffende de rol van de NMBS in de deportatie van Joden en Roma" (56004802C)

13.01 Christophe Lacroix (PS): In januari heeft de Groep van Wijzen in de Senaat haar aanbevelingen voorgesteld over de initiatieven die moeten worden genomen naar aanleiding van de betrokkenheid van de Belgische spoorwegen bij de deportaties waarbij meer dan 25.000 Joden, Roma, politieke gevangenen en anderen naar de kampen werden gevoerd tijdens de Tweede Wereldoorlog.

In december 2023 had een studie van het CegeSoma immers aan het licht gebracht dat de NMBS voor die deportaties Duitse betalingen had ontvangen. Het verslag van de Groep van Wijzen

ne devrait pas être considérée comme un domaine politique distinct, mais comme un aspect fondamental d'une politique de mobilité plus vaste. Les travaux de la plateforme compétente se poursuivront donc, en collaboration avec les parties prenantes.

12.04 Niels Tas (Vooruit): Je me réjouis que cette question demeure prioritaire dans les prochaines années. Il s'agit d'un long processus complexe mais mon groupe vous soutiendra toujours dans cette démarche.

12.05 Nahima Lanjri (cd&v): Après 2032 également, un tiers de toutes les gares resteront inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans ces gares, nous devons donc investir dans l'assistance. Il faut consentir un effort supplémentaire, par exemple en formant les anciens guichetiers. Tout le monde a le droit de participer pleinement à la société. Sous une précédente législature, j'ai pu contribuer à ce que l'aspect "aménagements raisonnables" soit ancré dans la Constitution, y compris en matière de mobilité. J'espère que vous contribuerez à la concrétisation de ces aménagements, y compris dans les gares où l'accessibilité n'est pas garantie.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- **Christophe Lacroix** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La SNCB et les déportations durant la Seconde Guerre mondiale" (56004001C)
- **Aurore Tourneur** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport du Groupe des Sages sur la responsabilité de la SNCB dans la déportation" (56004784C)
- **Sarah Schlitz** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les recommandations sur le rôle de la SNCB dans la déportation de Juifs et de Roms" (56004802C)

13.01 Christophe Lacroix (PS): En janvier dernier, le Groupe des Sages a présenté au Sénat ses propositions sur les initiatives à prendre suite à l'implication des chemins de fer belges dans les déportations qui ont mené plus de 25 000 Juifs, Roms, prisonniers politiques et d'autres dans les camps.

En décembre 2023, il est notamment ressorti d'une étude du CegeSoma que la SNCB avait reçu des fonds allemands pour ces déportations. Le rapport des Sages établit 30 recommandations, parmi

bevat 30 aanbevelingen, waaronder het aanbieden van officiële excuses aan de slachtoffers. De NMBS wordt er ook toe aangemoedigd een herdenkingsdag te organiseren.

Welke initiatieven heeft de NMBS in dat verband al genomen? Welke middelen zijn er daarvoor uitgetrokken? Op welke manier zult u gevolg geven aan die aanbevelingen? Wordt er een samenwerking tussen de NMBS en het WHI overwogen, met name op museaal vlak?

13.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): In het verslag van de Groep van Wijzen wordt de collectieve verantwoordelijkheid van de Belgische Staat en de NMBS bij de organisatie van deportatiekonvoien voor het voetlicht geplaatst. U hebt al naar dat dossier verwezen in het kader van uw beleidsverklaring. Dat verslag heeft een des te grotere weerklink in de huidige context van spanningen omtrent de instandhouding van de herinnering en van de toename van het antisemitisme.

De ministerraad heeft akte genomen van de in het verslag geformuleerde aanbevelingen en u opgedragen om de uitvoering ervan voor te bereiden, met inbegrip van de noodzakelijke budgettaire en juridische analyses.

Hoe zult u samen met de NMBS die budgettaire en juridische analyses opstellen? Hoe zult u de uitvoering van de aanbevelingen opvolgen? Is de NMBS bereid om haar verantwoordelijkheid te erkennen en publiekelijk excuses aan te bieden? Zult u een officiële symbolische ceremonie organiseren in aanwezigheid van vertegenwoordigers van overlevenden en van hun gemeenschappen?

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Tussen 1942 en 1944 heeft de NMBS 28 treintransporten van Mechelen naar Auschwitz georganiseerd voor de deportatie van 24.906 Joden en 353 Roma. CegeSoma onthulde dat de NMBS daarvoor in die periode ongeveer 50 miljoen Belgische frank ontving van de Duitse overheid. De directie van de NMBS maakte geen bezwaar tegen de deportaties, in lijn met het beleid van het 'minste kwaad'.*

In januari heeft een Groep van Wijzen 30 aanbevelingen geformuleerd, die onderverdeeld werden volgens drie pijlers: de waarheid bekendmaken, de overlevering waarborgen en vormen van herstel voorstellen. Het is belangrijk om die aanbevelingen ter harte te nemen en ten uitvoer te brengen. Volgens de pers heeft de regering daarover een beslissing genomen en heeft de raad

lesquelles des excuses officielles aux victimes. La SNCB est aussi invitée à organiser une journée du souvenir.

Quelles initiatives ont-elles été prises par la SNCB dans ce cadre? Quels budgets ont-ils été débloqués? Quelles suites donnerez-vous à ces recommandations? Une collaboration entre la SNCB et le WHI est-elle envisagée, notamment au niveau muséal?

13.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): Le rapport du Groupe des Sages met en lumière la responsabilité collective de l'État belge et de la SNCB dans l'organisation de convois de déportation. Vous avez mentionné ce dossier dès votre exposé d'orientation politique. Ce rapport résonne d'autant plus lourdement dans ce contexte marqué par des tensions mémorielles et par la montée des actes d'antisémitisme.

Le Conseil des ministres a pris acte des recommandations du rapport et vous a chargé de préparer leur mise en œuvre en intégrant les analyses budgétaires et juridiques nécessaires.

Comment établirez-vous avec la SNCB ces analyses budgétaires et juridiques? Comment suivrez-vous la mise en œuvre des recommandations? La SNCB est-elle prête à reconnaître sa responsabilité et à présenter des excuses publiques? Organiserez-vous un acte officiel symbolique, en présence des représentants des survivants et de leurs communautés?

13.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Entre 1942 et 1944, la SNCB a organisé 28 convois de déportation depuis Malines vers Auschwitz, transportant 24 906 Juifs et 353 Roms. Le CegeSoma a révélé que la SNCB a reçu pour ce faire environ 50 millions de francs belges des autorités allemandes de l'époque. La direction de la SNCB n'a émis aucune objection contre ces déportations, s'inscrivant dans la politique dite du "moindre mal".*

En janvier, un Groupe des Sages a formulé 30 recommandations articulées en trois axes: vérité, transmission et réparation. Il importe de les mettre en œuvre – ce qui depuis lors a fait l'objet, selon la presse, d'une décision du gouvernement et d'une délibération du CA de la SNCB.

van bestuur van de NMBS erover beraadslaagd.

Wat is de stand van zaken? Zal de NMBS haar verontschuldiging aanbieden? Wanneer en in welk kader? Hoe zit het met het optreden en de betrokkenheid van Infrabel en HR Rail, die ook de erfgenamen van de toenmalige NMBS zijn? Zal dit punt ook bij hun raad van bestuur geagendeerd worden? Hoe zit het met de 50 miljoen Belgische frank die de NMBS destijds heeft ontvangen? Zal hetzelfde bedrag uitgetrokken worden voor herstel, in overeenstemming met de aanbevelingen van de Groep van Wijzen? Zult u alles in het werk stellen om dit dossier tot een goed einde te brengen?

Où en est ce dossier? La SNCB présentera-t-elle des excuses? Quand et dans quel cadre seront-elles formulées? Qu'en est-il de l'action et de l'implication d'Infrabel et d'HR Rail également héritières de la SNCB de l'époque? Ce point sera-t-il également porté à l'ordre du jour de leur CA? Qu'en est-il des 50 millions de francs belges perçus à l'époque par la SNCB? Feront-ils l'objet d'un acte de réparation conformément aux recommandations du Groupe des Sages? Vous engagez-vous à tout mettre en œuvre pour faire aboutir ce dossier?

13.04 Minister **Jean-Luc Crucke** (Frans): Op 17 januari 2025 heeft de Groep van Wijzen zijn verslag over de rol van de NMBS in de deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog aan de regering overgemaakt. De Groep van Wijzen was van mening dat zijn werkzaamheden zich niet mochten beperken tot het oorlogsverleden, maar dat er ook lessen getrokken moesten worden voor het heden en voor de toekomst. Het uitgangspunt is een collectieve verantwoordelijkheid en er worden 30 aanbevelingen geformuleerd voor de federale regering, opdat de waarheid breed bekendgemaakt wordt, de overlevering verzekerd wordt en er vormen van herstel aangeboden worden. De conclusies van de studie en de lessen die eruit getrokken werden moeten ook de andere bestuursniveaus en de privésector tot actie aanzetten.

13.04 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): Le 17 janvier 2025, le Groupe des Sages a remis au gouvernement son rapport sur le rôle de la SNCB dans les déportations durant la Deuxième Guerre mondiale. Le Groupe a estimé qu'en plus du passé de guerre, ses travaux devaient aussi dégager des enseignements pour le présent et le futur. Partant d'une responsabilité collective, il contient 30 recommandations au gouvernement fédéral pour faire connaître la vérité, assurer la transmission et proposer des formes de réparation. Les conclusions de l'étude et les enseignements doivent également interpeller les autres niveaux de pouvoir et le secteur privé.

Elf aanbevelingen gaan over de NMBS, die werk maakt van de uitvoering ervan. In afwachting van verdere actie van de regering om hieraan gevolg te geven, heeft de NMBS al ingestemd met een reeks acties, zoals het opnemen van de onderzoeksresultaten van Nico Wouters en het CegeSoma in de vaste tentoonstelling van Train World, de organisatie van een tijdelijke tentoonstelling 'Bezette NMBS: tussen collaboratie en verzet', die zal lopen van september 2025 tot juni 2026, de organisatie van lezingen en het samenstellen van educatieve pakketten voor scholen over het thema verantwoordelijkheid.

Onze recommandations concernent la SNCB, qui travaille à leur mise en œuvre. Dans l'attente des suites qui seront données par le gouvernement, la SNCB a déjà marqué son accord sur une série d'actions comme l'intégration du résultat des recherches de Nico Wouters et du CegeSoma dans la scénographie permanente de Train World; l'organisation d'une exposition temporaire "La SNCB occupée: entre collaboration et résistance" de septembre 2025 à juin 2026 ou encore des conférences et des paquets éducatifs pour les écoles sur le thème de la responsabilité.

In september 2025 zal er een website gelanceerd worden waarop alle beschikbare resources verzameld worden. De NMBS heeft de nodige personele en financiële middelen uitgetrokken om de vermelde herdenkingsacties te organiseren. De regering heeft mij de opdracht gegeven de aanbevelingen van de Groep van Wijzen uit te voeren, met bijzondere aandacht voor de budgettaire en juridische implicaties. Aangezien sommige aanbevelingen ook andere beleidsniveaus of publieke en private spelers aanbelangen, zal er

Un site web regroupant les ressources disponibles sera lancé en septembre 2025. La SNCB a libéré les moyens humains et financiers pour organiser les actions mémorielles citées. Le gouvernement m'a chargé de mettre en œuvre les recommandations du Groupe des Sages en veillant aux implications budgétaires et juridiques. Les recommandations visant aussi d'autres niveaux pouvoir et des acteurs publics et privés, il faudra aussi analyser les conséquences pour l'État. Une fois cela fait, je redéposerai un dossier au gouvernement.

eveneens moeten worden onderzocht wat de gevolgen voor de Staat zijn. Zodra dat gebeurd is, zal ik het dossier opnieuw op de regeringstafel leggen.

Op 24 januari heeft de raad van bestuur van de NMBS zijn akkoord gegeven om publiekelijk excuses aan te bieden. De raad van bestuur van HR Rail zal zich daarbij aansluiten. De reactie van Infrabel is nog in beraad.

Het verslag van de Groep van Wijzen heeft geen einde gemaakt aan de polemiek rond deze kwestie. Zo werd de eventuele verantwoordelijkheid van de Staat nog niet juridisch onderzocht. Ik overweeg daarom een verslag te laten uitbrengen door een team van gespecialiseerde juristen. Zij kunnen daarbij rekenen op de medewerking van Nico Wouters, de auteur van het boek *Bezet bedrijf: de oorlogsgeschiedenis van de NMBS*, dat als een nauwkeurige synthese beschouwd wordt. Het verslag zal aan de regering worden voorgelegd, aangezien het de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit overschrijdt.

Ik volg deze kwestie nauwgezet op, want de inspanningen om de herinnering levendig te houden verdienen alle nodige antwoorden.

13.05 **Christophe Lacroix (PS):** De herinnering moet in stand gehouden worden, zodat we het stokje kunnen doorgeven aan de jongere generaties die die woelige tijden niet meegemaakt hebben, maar er in de toekomst wel mee geconfronteerd dreigen te worden gezien de huidige internationale situatie.

Er is de herinnering aan de deportatie en aan de historische verantwoordelijkheden, maar er is ook de herinnering aan het verzet, waarvoor sommigen zelfs het leven gelaten hebben. We mogen niet vergeten hoe belangrijk het is om weerstand te bieden tegen alle vormen van dictatuur.

Tot slot bestond onder meer de vrees dat de NMBS het absolute minimum zou doen, zonder het maatschappelijk middenveld en de nabestaanden van de slachtoffers van de deportatie erbij te betrekken.

Ik ben de indiener van een wetsvoorstel dat ertoe strekt het Fort van Hoei te erkennen als nationaal gedenkteken voor het verzet. Het is erg moeilijk om dat voorstel door dit Parlement te loodsen, het stuit op heel wat tegenkanting. U kunt een radicale omslag teweegbrengen door iedereen te doen inzien dat het werk om de herinnering levendig te houden de verantwoordelijkheid is van elke democraat.

Le 24 janvier, le CA de la SNCB a émis son accord pour exprimer publiquement ses excuses. Le CA d'HR Rail se joindra à ces excuses. La réponse d'Infrabel est encore à l'étude.

Le rapport du Groupe des Sages n'a pas mis fin à la polémique. La responsabilité éventuelle de l'État n'a pas été juridiquement instruite. J'envisage de demander un rapport à une équipe de juristes compétents. Nico Wouters, auteur du *Rail belge sous l'Occupation*, considéré comme une synthèse précise, sera à leur disposition. Leur rapport sera soumis au gouvernement puisqu'il dépasse la compétence de la Mobilité.

Je suis pleinement investi dans le suivi de ce dossier car le travail de mémoire mérite toutes les réponses nécessaires.

13.05 **Christophe Lacroix (PS):** Le travail de mémoire doit être fait pour transmettre un relais aux jeunes générations qui n'ont pas connu ces temps troublés, mais pourraient y revenir vu la situation internationale actuelle.

Il y a la mémoire sur la déportation et sur les responsabilités historiques, mais il y a aussi la mémoire de la Résistance. Certains ont résisté au prix de leur vie. Il est nécessaire de rappeler l'importance de résister aux dictatures de tous bords.

Enfin, l'une des craintes était que la SNCB fasse le strict minimum, sans associer la société civile et les familles des descendants, donc des victimes de cette déportation.

Je porte une proposition de loi sur la reconnaissance du Fort de Huy comme mémorial national de la Résistance. Il est très compliqué de faire passer ce dossier ici au Parlement, il y a de nombreuses réticences. Vous pouvez amener un changement radical en faisant comprendre à tous que ce dossier relève de la responsabilité de tout démocrate.

13.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): Dat verslag mag geen doel op zich zijn geweest, maar moet een vertrekpunt zijn. De vaststelling van de historische verantwoordelijkheid moet leiden tot zichtbare, duurzame en gedeelde acties. We rekenen op u.

13.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): Ce rapport n'est pas une fin en soi, mais un point de départ. La responsabilité historique doit permettre des actes visibles, durables et partagés. Nous comptons sur vous.

13.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De NMBS draagt in deze zaak de volledige en onverdeelde verantwoordelijkheid. Pas in 2024 heeft men eindelijk licht op deze zaak geworpen, dankzij Georges Gilkinet.

13.07 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La responsabilité de la SNCB dans cette affaire est pleine et entière. Ce n'est qu'en 2024 qu'on fait enfin la lumière sur ce dossier, lancé grâce à Georges Gilkinet.

Ik wil u uitnodigen niet alleen de aanbevelingen uit te voeren, maar ook een reeks maatregelen te nemen die verder gaan en ervoor zorgen dat zulke feiten zich nooit meer voordoen. De NMBS moet een actieve rol spelen in het bouwen van een inclusieve samenleving, zodat de haat en de gruwel van de Tweede Wereldoorlog zich niet herhalen.

Je vous invite à mettre en œuvre les recommandations mais aussi à mettre en place une série d'actions pour aller plus loin et faire en sorte que ce genre de chose n'arrive plus jamais. La SNCB doit être un acteur qui construit une société inclusive pour faire en sorte que la haine et l'horreur de la guerre 40-45 ne se reproduisent pas.

Er is de jongste tijd veel gesproken over de aanvallen van president Trump op bedrijven die een inclusie- en diversiteitsbeleid voeren. De wet van 1991 zou daarom bijvoorbeeld herzien kunnen worden om ervoor te zorgen dat het inclusie- en diversiteitsbeleid dat momenteel bij de NMBS gevoerd wordt in de wet verankerd wordt en dat daar niet meer aan kan worden getornd.

On a beaucoup parlé ces derniers temps des attaques de Trump envers les entreprises qui pratiquent des politiques inclusives et de diversité. La loi de 1991 pourrait par exemple être revue pour que les politiques d'inclusion et de diversité actuellement menées à la SNCB soient inscrites dans la loi et ne puissent pas être détricotées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stations van Essen en Wildert" (56004016C)

14 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les gares de Essen et Wildert" (56004016C)

14.01 Tine Gielis (cd&v): In het station van Essen is perron 3 alleen bereikbaar met de trap. Het uitgebreide overleg met het lokale bestuur van Essen bleef zonder resultaat. Is er budget voor de verbetering van de toegankelijkheid? Als dat zo is, wanneer zijn de werken? Zo nee, wanneer wordt Essen dan in het investeringsplan opgenomen?

14.01 Tine Gielis (cd&v): Le quai 3 de la gare d'Essen n'est accessible que par les escaliers. La concertation poussée avec la commune d'Essen n'a abouti à aucun résultat. Un budget est-il disponible pour l'amélioration de l'accessibilité? Dans l'affirmative, quand les travaux sont-ils prévus? Dans la négative, quand Essen sera-t-elle intégrée dans le plan d'investissement?

De stationsomgeving van Wildert werd opgewaardeerd door een private ontwikkelaar. Het lokale bestuur zou eerst in 2025 een nieuwe fietsenstalling inrichten, ondertussen is dat verschoven naar 2027 of 2028. Is het budget voor deze werken er al? Zo ja, wanneer starten de werken? Zo neen, wanneer worden ze in een investeringsplan opgenomen?

Les abords de la gare de Wildert ont été revalorisés par un promoteur privé. Initialement, le nouvel abri pour vélos prévu par les autorités locales devait être installé en 2025, mais cette échéance a été reportée à 2027 ou 2028. Un budget a-t-il déjà été dégagé pour ces travaux? Dans l'affirmative, quand débiteront-ils? Dans la négative, quand seront-ils inclus dans un plan d'investissement?

14.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): In 2022 werden de investeringsplannen voor de NMBS voor de periode 2023-2032 opgesteld. De toegankelijkheid van de stations is heel belangrijk. Daar is in het verleden helaas niet altijd voldoende

14.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): En 2022, la SNCB a élaboré les plans d'investissement pour la période 2023-2032. L'accessibilité des gares est un point essentiel. Dans le passé, cet élément n'a malheureusement pas

prioriteit aan gegeven, waardoor er nu waanzinnige inspanningen nodig zijn. Het station van Essen staat niet in de investeringsplannen tot 2032. Wildert staat er wel in en daar zullen de bestaande fietsenstallingen worden gemoderniseerd en de totale fietscapaciteit wordt er verhoogd.

Zolang de besparing die de regering aan de NMBS vraagt niet vastligt, is er geen concrete timing voor de werken.

14.03 Tine Gielis (cd&v): Ik merk dat er spanningsvelden zijn. We zullen zien wat de begrotingsbesprekingen brengen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Tonniau is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 56004053C. Vraag nr. 56004150C van de heer Cornillie wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 **Samengevoegde vragen van**

- **Dorien Cuylaerts** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klachten van treinreizigers bij Ombudsrail" (56004240C)
- **Niels Tas** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag van Ombudsrail" (56004248C)
- **Hugues Bayet** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004280C)
- **Dimitri Legasse** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004713C)
- **Sarah Schlitz** aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56004813C)

15.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Uit het jaarverslag van Ombudsrail blijkt dat het aantal klachten over de spoorwegen voor het derde jaar op rij is gestegen. In 2024 ging het om meer dan 4.000 dossiers, vooral over vertragingen, geschrapte treinen, gemiste aansluitingen en administratieve boetes die worden betwist. Bovendien blijkt het aanvragen van een compensatie heel omslachtig.

Hoe verklaart u die stijging? Vindt u het aanvaardbaar dat enkel nog abonnees in aanmerking komen voor een compensatie bij herhaaldelijke vertragingen? Zult u ervoor zorgen dat de klachten systematisch worden meegenomen in de bijsturing van het treinaanbod en de verbetering van de dienstverlening?

toujours été suffisamment placé en tête des priorités, ce qui explique les efforts insensés qui doivent être réalisés à présent. La gare d'Essen ne figure pas dans les plans d'investissement jusqu'en 2032. La gare de Wildert en fait partie, aussi les abris pour bicyclettes existants y seront-ils modernisés et il sera possible d'y accueillir davantage de vélos.

Aucun échéancier concret n'existe pour les travaux en l'absence de vision précise quant aux économies que le gouvernement attend de la SNCB.

14.03 Tine Gielis (cd&v): Je note l'existence de champs de tensions. Nous verrons ce que les restrictions budgétaires entraînent.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Tonniau n'est pas présent pour sa question n° 56004053C. La question n° 56004150C de M. Cornillie est transformée en question écrite.

15 **Questions jointes de**

- **Dorien Cuylaerts** à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les plaintes déposées par des voyageurs auprès d'Ombudsrail" (56004240C)
- **Niels Tas** à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel d'Ombudsrail" (56004248C)
- **Hugues Bayet** à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004280C)
- **Dimitri Legasse** à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004713C)
- **Sarah Schlitz** à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56004813C)

15.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le rapport annuel d'Ombudsrail montre que le nombre de plaintes relatives aux chemins de fer est en hausse pour la troisième année consécutive. En 2024, plus de 4 000 dossiers ont été introduits, essentiellement concernant des retards, des suppressions de trains, des correspondances ratées et des amendes administratives contestées. Par ailleurs, il semble très complexe de demander une compensation.

Comment expliquez-vous cette hausse? Estimez-vous qu'il est acceptable que seuls les abonnés puissent encore prétendre à une compensation en cas de retards répétés? Allez-vous veiller à ce que les plaintes soient systématiquement prises en considération dans le cadre de la modification de l'offre et de l'amélioration des services?

15.02 Niels Tas (Vooruit): Het jaarverslag van Ombudsrail kaart enkele hardnekkige pijnpunten bij de NMBS aan, zoals de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Welke concrete acties zult u ondernemen naar aanleiding van het jaarverslag en hoe zullen zij leiden tot structurele verbeteringen bij de NMBS? Hoe garandeert u dat de stem van de reiziger, in het bijzonder van kwetsbare groepen, echt wordt gehoord in het beleid en in de werking van de NMBS? Hoe evalueert u de opvolging van de aanbevelingen uit eerdere jaarverslagen van Ombudsrail?

15.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Bij moeilijkheden wil de NMBS de reizigers zo goed mogelijk begeleiden via de klantendiensten. Het verslag van Ombudsrail bevestigt dat: het aantal ontvankelijke dossiers bij Ombudsrail was in 2024 met 1.089 dossiers zeer beperkt, net als in de voorgaande jaren. Het merendeel betreft eerstelijnsklachten die moeten worden gericht aan de NMBS zelf. De NMBS kreeg in dezelfde periode 170.000 reacties, die rechtstreeks worden afgewikkeld. De NMBS spant zich in om de dienst te versterken.

Sinds 17 oktober is de NMBS-regeling voor de compensatie van treinvertraging aangepast op basis van de Europese wetgeving over de rechten en plichten van treinreizigers, maar wel inschikkelijker, want de NMBS geeft een volledige compensatie vanaf een vertraging van meer dan 1 uur. Een vertraging tussen 15 en 30 minuten wordt niet langer gecompenseerd en voor een vertraging tussen 30 en 60 minuten kunnen enkel abonnees een compensatie aanvragen. De Europese minimumdrempel van 4 euro voor het uitbetalen van een compensatie wordt door de NMBS niet gehanteerd.

De NMBS communiceerde dit via de website. Reizigers met een MyNMBS-account kregen een bericht in de sectie gewijd aan compensatie.

(Frans) De NMBS heeft gehandeld overeenkomstig het openbardienstcontract dat eind 2022 gesloten werd. Dat contract is gekoppeld aan het performantiecontract met Infrabel en de investeringsprioriteiten voor de periode 2023-2032, onder meer inzake toegankelijkheid, worden erin

15.02 Niels Tas (Vooruit): Le rapport annuel d'Ombudsrail aborde quelques problèmes persistants au sein de la SNCB, comme l'accessibilité des rames pour les personnes handicapées.

Quelles démarches concrètes entreprendrez-vous dans la foulée du rapport annuel et comment ces démarches entraîneront-elles des améliorations structurelles au sein de la SNCB? Comment garantirez-vous que la voix du voyageur, en particulier des groupes vulnérables, soit vraiment entendue dans le cadre de la politique et du fonctionnement de la SNCB? Comment évalueriez-vous le suivi des recommandations formulées dans des rapports annuels précédents d'Ombudsrail?

15.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Lorsque les voyageurs rencontrent des difficultés, la SNCB souhaite les aider au mieux par l'intermédiaire de ses services à la clientèle. Le rapport du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires Ombudsrail le confirme: en 2024, le nombre de dossiers jugés recevables par Ombudsrail était très limité (1 089 dossiers), tout comme les années précédentes. La majorité de ces dossiers concerne des plaintes de première ligne, qui doivent être adressées à la SNCB elle-même. Durant la même période, la SNCB a reçu 170 000 réactions, qui ont pu être réglées directement. La SNCB s'efforce de renforcer le service.

Depuis le 17 octobre, les mesures de compensation des retards de la SNCB ont été adaptées sur la base de la réglementation européenne relative aux droits et devoirs des usagers du train, avec davantage d'indulgence puisque la SNCB offre une compensation complète à partir d'un retard de plus d'une heure. Les retards entre 15 et 30 minutes ne font plus l'objet d'une compensation et seuls les abonnés peuvent prétendre à une compensation pour ceux entre 30 et 60 minutes. La SNCB n'applique pas le seuil minimum de 4 euros fixé à l'échelon européen pour le paiement d'une compensation.

La SNCB a communiqué ces informations sur son site internet. Les voyageurs disposant d'un compte MySNCB ont reçu un message dans la section consacrée aux compensations.

(En français) La SNCB a agi dans le cadre du contrat de service public conclu fin 2022. En lien avec le contrat de performance Infrabel, il définit les priorités d'investissement pour 2023-2032, notamment en matière d'accessibilité.

bepaald.

(Nederlands) De NMBS houdt in haar werking rekening met de opmerkingen van reizigers. De aanbevelingen van Ombudsrail worden besproken tijdens een driemaandelijks overleg tussen de ombudsdienst en de klantendienst.

(En néerlandais) Dans le cadre de son fonctionnement, la SNCB tient compte des remarques des voyageurs. Les recommandations d'Ombudsrail sont discutées lors d'une concertation trimestrielle entre le service de médiation et le service clientèle.

15.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Het gaat over meer dan 4.000 klachten in een jaar, wat zorgwekkend veel is. Kan worden bekeken hoe de compensatieprocedures eenvoudiger kunnen worden gemaakt? Het wordt tijd dat de NMBS luistert naar de klachten en er daadwerkelijk iets mee doet.

15.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il s'agit de plus de 4 000 plaintes en un an, ce qui est inquiétant. Peut-on examiner comment simplifier les procédures de compensation? Il est temps que la SNCB écoute les plaintes et en tienne réellement compte.

15.05 Niels Tas (Vooruit): Ook ik vind die stijging een teken aan de wand. Bovendien is de drempel om een klacht in te dienen erg hoog. Er zijn dus duidelijk problemen en ik hoop dat de NMBS dat sterke signaal ook oppikt.

15.05 Niels Tas (Vooruit): J'estime également que cette hausse doit être prise au sérieux. En outre, le dépôt d'une plainte est très loin d'être une démarche anodine. Les problèmes sont donc clairement réels et j'espère que la SNCB prendra bonne note de ce signal fort.

15.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De dialoog met de reizigers is cruciaal, want de klanttevredenheid draagt bij tot de aantrekkelijkheid van de trein. Sommige aspecten vergen investeringen en politieke keuzes, maar andere zouden niet veel kosten en het imago van de NMBS een boost kunnen geven. De opvolging van verloren voorwerpen zou verbeterd kunnen worden om het vertrouwen te herstellen. Een andere bron van frustratie is de weigering van de treinbegeleiders om de reizigers in eerste klasse te laten plaatsnemen als de trein overvol is. Ik hoop dat u werk zult maken van die aspecten.

15.06 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Le dialogue avec les voyageurs est essentiel, car leur taux de satisfaction contribue à l'attractivité du train. Certains éléments nécessitent des investissements et des choix politiques, mais d'autres ne coûteraient pas grand-chose et pourraient changer l'image de la SNCB. Le suivi en cas d'objets perdus pourrait être amélioré pour restaurer le lien de confiance. Une autre source de frustration est le fait que lorsqu'un train est bondé, le contrôleur ne permet pas aux voyageurs de s'installer en première classe. J'espère que vous y travaillerez.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De privatisering van de NMBS" (56004210C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voornemen van de N-VA om 50 % van de overheidsaandelen in de NMBS te verkopen" (56004283C)

16 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La privatisation de la SNCB" (56004210C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La volonté de la N-VA de vendre 50 % des parts de l'État dans la SNCB" (56004283C)

16.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Uw meerderheidspartner, de N-VA, komt opnieuw provocerend uit de hoek met haar voorstel om de NMBS te privatiseren.

16.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Votre partenaire de majorité, la N-VA, lance une nouvelle provocation pour privatiser la SNCB.

Gaat het enkel over een performatief wetsvoorstel, waarmee de N-VA haar eigen standpunt in de verf kan zetten, of worden er daarover daadwerkelijk gesprekken gevoerd in de schoot van de regering?

S'agit-il seulement d'une proposition de loi performative, visant à visibiliser la position de la N-VA, ou ces discussions sont-elles en cours au sein du gouvernement?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): In het regeerakkoord staat niets dat in die richting gaat.

Ik ben er geen voorstander van om het aandeelhouderschap bij de NMBS open te stellen voor private partners.

Bovendien betekent het openstellen van openbaredienstcontracten voor concurrentie – wat na afloop van het huidige openbaredienstcontract op 31 december 2032 de algemene regel zal worden – niet het einde van de openbare spoorwegdienst of de privatisering van de NMBS.

Ik zal zeker op die kwestie terugkomen in deze assemblee, want dáár ligt de echte uitdaging tijdens deze regeerperiode, niet bij het openstellen van het aandeelhouderschap voor private partners.

Wat de noodzakelijke besparingen betreft, pleeg ik overleg met de overheidsbedrijven om te bepalen hoe en waar die zullen worden doorgevoerd.

16.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In sommige landen wil men de privatisering van de spoorwegen terugdraaien, bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk, waar die privatisering zowel voor het milieu als voor de dienstverlening aan de reizigers rampzalige gevolgen gehad heeft. Meer dan ooit hebben we nood aan efficiënte en comfortabele openbare diensten.

Als minister van Mobiliteit moet u daarmee rekening houden en de uitwassen van die ongebreidelde aanwakking van de concurrentie voorkomen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Patrick Prévot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onderbenutting van het station Binche op het nationale spoorwegnet" (56004288C)

17.01 Patrick Prévot (PS): Het station Binche is een van de majestueuze stations die ons land rijk is. Het is opgetrokken in neogotische stijl en heeft als opnamelocatie al meerdere filmmakers aangetrokken.

Jammer genoeg zijn de spoorwegdiensten ondermaats: het duurt 1 uur en 16 minuten om naar de hoofdstad te sporen! De perrons zijn niet aangepast aan de treinmodellen en de treinen zijn bijgevolg slecht toegankelijk. In geval van vertraging moeten de treinreizigers in La Louvière uitstappen en rijdt de trein niet verder.

16.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): L'accord du gouvernement ne contient aucun élément allant dans le sens.

Je ne suis pas favorable à une ouverture de l'actionnariat de la SNCB à des partenaires privés.

De plus, la mise en concurrence des contrats de service public – qui deviendra la règle générale dès la fin du contrat de service public en vigueur, le 31 décembre 2032 – ne signifie pas la fin du service public ferroviaire ni la privatisation de la SNCB.

Je ne manquerai pas de revenir devant cette Assemblée sur ce thème, qui est le réel enjeu de cette législature, et non l'ouverture de l'actionnariat à des partenaires privés.

Quant aux économies à réaliser, je suis en concertation avec les entreprises publiques pour les définir.

16.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Aujourd'hui, des pays reviennent sur la privatisation du rail, notamment le Royaume-Uni où elle a provoqué des résultats catastrophiques, tant pour l'environnement que pour le service aux voyageurs. Plus que jamais, nous avons besoin de services publics efficaces et confortables.

En tant que ministre de la Mobilité, vous devriez en tenir compte et éviter les dérives de cette mise en concurrence débridée.

L'incident est clos.

17 Question de Patrick Prévot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sous-exploitation de la gare de Binche dans le réseau ferroviaire national" (56004288C)

17.01 Patrick Prévot (PS): Une gare majestueuse de notre pays est celle de Binche. De style néogothique, elle a attiré plusieurs cinéastes.

Malheureusement, les services ferroviaires ne sont pas à la hauteur: il faut une heure seize pour rejoindre la capitale! Les quais ne sont pas adaptés aux modèles de trains, dès lors peu accessibles. En cas de retard, les voyageurs sont débarqués à La Louvière.

De NMBS trekt 1,6 miljoen euro uit om het stationsgebouw te beveiligen en te restaureren, maar staan die werken nog altijd op de planning? Gaan die investeringen gepaard met een strategie om het station beter te benutten?

17.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Boven op de beveiliging van het stationsgebouw wordt er in het investeringsplan 2023-2032 2,6 miljoen euro ingeschreven voor de restauratie van het afdak boven perron 1, de herstelling van de luifels en de wachthokjes voor de reizigers op perrons 2 en 3 en de renovatie van de wachtzaal en de glasramen aldaar. De studies zouden in 2027 aangevat worden en de werken zouden in 2028 en 2029 uitgevoerd worden.

Dat plan voorziet echter niet in de verhoging van de perrons. Dat zal bekeken moeten worden in het kader van de toekomstige investeringsplannen of van de in het openbaredienstcontract van de NMBS vooropgestelde midterm review in 2027.

De NMBS heeft aandacht voor lokale projecten met het oog gericht op de benutting van het station en staat in dialoog met de gemeentelijke overheid met betrekking tot de stedenbouwkundige herinrichting van de stationswijk, ook wat de parkeergelegenheid betreft. Er wordt ook nagedacht over het benutten van de leegstaande ruimten in het station in verband met de zachte mobiliteit. In maart en in april hebben er vergaderingen en bezoeken plaatsgevonden. De NMBS staat open voor elke vorm van samenwerking waarbij er rekening gehouden wordt met de opdracht van het spoorbedrijf en de beschikbare middelen.

U moet niet aarzelen om deze boodschap aan de burgemeester door te geven. Als hij me uitnodigt, zal ik met u meegaan om de projecten in en rond het station in ogenschouw te nemen en ervoor zorgen dat er ook gevolg aan zal worden gegeven.

17.03 **Patrick Prévot** (PS): We zullen met plezier de werf van de toekomstige werken bezoeken.

Er werd 2,6 miljoen euro geoormerkt om het afdak en de wachtzaal te restaureren. De werken aan de perrons staan nog niet gepland, maar we zullen daarop terugkomen.

Rest nog de kwestie van de reistijd naar de hoofdstad, die een uur en zestien minuten bedraagt. Dat is te veel!

Ik bedank u ook voor de stedenbouwkundige strategie met bijkomende parkeergelegenheid.

La SNCB prévoit 1,6 million d'euros pour sécuriser et restaurer le bâtiment de la gare, mais ces travaux sont-ils toujours d'actualité? Ces investissements s'accompagnent-ils d'une stratégie pour mieux exploiter la gare?

17.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Outre la sécurisation du bâtiment de la gare, le plan d'investissement 2023-2032 prévoit 2,6 millions pour la restauration de la marquise du quai 1, la réfection des auvents et abris voyageurs des quais 2 et 3, la rénovation de la salle d'attente et de ses vitraux. Les études devraient être lancées en 2027 pour exécution des travaux en 2028 et 2029.

Ce plan ne prévoit cependant pas le rehaussement des quais. Il faudra examiner les futurs plans d'investissement ou la *mid-term review* prévue en 2027 selon le contrat de service public de la SNCB.

La SNCB est attentive aux projets locaux pour exploiter la gare et dialogue avec les autorités communales à propos du réaménagement urbain du quartier de la gare y compris pour le stationnement. On réfléchit aussi à la dynamisation des espaces inoccupés de la gare en lien avec la mobilité douce. Des réunions et visites ont eu lieu en mars et avril. La SNCB est ouverte à toute collaboration dans le respect de ses missions et des moyens disponibles.

N'hésitez pas à faire passer le message au bourgmestre. S'il m'invite, je vous accompagnerai pour examiner les projets autour de la gare et pour faire suivre cela d'effet.

17.03 **Patrick Prévot** (PS): Nous irons visiter le chantier des futurs travaux avec plaisir.

Un budget de 2,6 millions d'euros est inscrit pour restaurer la marquise-auvent et la salle d'attente. Les travaux aux quais ne sont pas encore programmés, mais nous y reviendrons.

Mais il faut une heure seize pour rejoindre la capitale. C'est trop!

Je vous remercie aussi pour la stratégie d'aménagement urbain, impliquant du parking supplémentaires.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontwikkeling van het internationale spoorvervoer" (56004262C)

18 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le développement du transport ferroviaire international" (56004262C)

18.01 Frank Troosters (VB): *Vlaanderen heeft geen rechtstreekse verbinding meer met de drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken en mist daardoor een aantal internationale mobiliteitsontwikkelingen, met name de recente mogelijkheid om in Sittard over te stappen op de nachttrein richting Schiphol/Amsterdam. Er is immers geen rechtstreekse spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht.*

18.01 Frank Troosters (VB): *La Flandre n'a plus de liaison directe avec le train des trois pays reliant Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle, et est donc privée d'une série d'évolutions internationales en matière de mobilité, à savoir la possibilité offerte récemment de changer à Sittard pour prendre le train de nuit en direction de Schiphol/Amsterdam. En effet, il n'existe pas de liaison ferroviaire directe entre Hasselt et Maastricht.*

Is dit aanvaardbaar voor de minister? Vormt een trambus op deze lijn een volwaardig alternatief?

Cette situation est-elle acceptable pour le ministre? Un trambus constitue-t-il une véritable solution de substitution?

18.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De grensoverschrijdende verbinding tussen Luik en Maastricht werd tot 29 juni 2024 gerealiseerd door de NMBS. Sinds 30 juni 2024 rijdt de drielandentrein tussen Duitsland en België via Nederland. De trein is een belangrijke mijlpaal voor het internationale treinverkeer en het vergemakkelijkt reizen in de euregio. Sinds 11 april 2025 loopt een proefproject waarbij de laatste Arrivatrein vrijdagavond vanuit Aken doorrijdt naar Sittard. Dit proefproject loopt tot 2031 en zal tussentijds worden geëvalueerd.

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB a concrétisé la liaison transfrontalière entre Liège et Maastricht jusqu'au 29 juin 2024. Le train des trois pays circule depuis le 30 juin 2024 entre l'Allemagne et la Belgique via les Pays-Bas. Ce train est un jalon important pour le transport ferroviaire international, et il facilite les déplacements dans l'Euregio. Dans le cadre d'un projet pilote lancé le 11 avril 2025, le dernier train Arriva du vendredi soir en provenance d'Aix-la-Chapelle circule jusqu'à Sittard. Ce projet pilote se déroulera jusqu'en 2031 et fera l'objet d'évaluations intermédiaires.

Hoewel de Vlaamse regering in mei 2022 besloot om de initieel geplande sneltram tussen Hasselt en Maastricht te vervangen door een elektrische trambus, bevindt dit project zich nog in de studiefase. Zonder studieresultaten kan ik de vraag of een trambusverbinding tussen beide steden al dan niet een valabel alternatief is voor een spoorwegverbinding niet beantwoorden. Ik zal de kwestie volgende week bij Vlaams minister De Ridder aanklaarten.

Bien que le gouvernement flamand ait décidé en mai 2022 de remplacer le tram rapide prévu entre Hasselt et Maastricht par un trambus électrique, ce projet est encore en phase d'étude. En l'absence des résultats de l'étude, je ne peux pas déterminer si une liaison de trambus entre les deux villes constitue ou non une solution de substitution à une liaison ferroviaire viable. J'aborderai cette question avec la ministre flamande Annick De Ridder la semaine prochaine.

Ik spreek binnenkort met mijn Nederlandse ambtgenoot over de stand van zaken van de Belgisch-Nederlandse spoorwegdossiers, waaronder de drielandentrein.

Je m'entretiendrai prochainement avec mon homologue néerlandais sur l'état d'avancement des dossiers ferroviaires belgo-néerlandais, dont celui du train des trois pays.

18.03 Frank Troosters (VB): Ik wil voorkomen dat Limburg in een mobiliteitsisollement terechtkomt. Maastricht wordt een internationaal knooppunt, maar wij rijden ons vast met een trammetje richting Maastricht. Ik hoop dat u op het belang van een goede rechtstreekse spoorverbinding naar Maastricht wilt wijzen.

18.03 Frank Troosters (VB): Je veux éviter l'isolement du Limbourg sur le plan de la mobilité. Maastricht devient un nœud de connexion international et nous nous en privons parce que nous ne faisons circuler vers Maastricht qu'un pauvre tram. J'espère que vous soulignerez l'importance d'une bonne liaison ferroviaire directe vers

Maastricht.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problemen op de spoorverbinding Hamont-Brussel" (56004263C)

19 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes sur la liaison ferroviaire Hamont-Bruxelles" (56004263C)

19.01 Frank Troosters (VB): In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt de spoorverbinding tussen Hamont en Brussel bestempeld als een probleemlijn.

19.01 Frank Troosters (VB): Dans le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail, la liaison entre Hamont et Bruxelles est considérée comme une ligne à problème.

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om de dienstverlening te verbeteren? Tegen wanneer? Welke bijkomende middelen heeft de MNMBS daarvoor nodig?

Quelles mesures la SNCB va-t-elle prendre en vue d'améliorer les services? Dans quel délai s'y emploiera-t-elle? De quels moyens supplémentaires la SNCB a-t-elle besoin à cet effet?

19.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het slaagpercentage van de aansluiting in Herentals tussen de IC-verbinding Binche-Brussel-Turnhout en de IC-verbinding Antwerpen-Hamont bedroeg 81 % in 2024. In de eerste drieënhalve maand van dit jaar was dat al 86 %. Meer specifiek voor de treinen in de avondspits vanuit Brussel-Zuid is er een grote verbetering merkbaar. Om gemiste aansluitingen te vermijden, is in die avondspits voor enkele aansluitingen een wachttijd van 5 minuten ingevoerd. In de ochtendspits richting Brussel is geen wachttijd voorzien, om een sneeuwbeleffect bij vertragingen te vermijden. De verbeterde stiptheid op deze lijn is in overeenstemming met de algemene verbetering van de stiptheid op netniveau, die te danken is aan de aanpassingen aan het vervoersplan in december 2024.

19.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le taux de réussite de la correspondance entre l'IC Binche-Bruxelles-Turnhout et l'IC Anvers-Hamont à Herentals s'élevait à 81 % en 2024. Entre janvier et la mi-avril 2025, ce taux est déjà passé à 86 %. Une grande amélioration est perceptible, plus spécifiquement pour les trains venant de Bruxelles-Midi pendant l'heure de pointe du soir. Pour éviter les correspondances ratées, un délai d'attente de 5 minutes a été instauré pour certaines correspondances durant l'heure de pointe du soir. Aucun temps d'attente n'est prévu en direction de Bruxelles pendant l'heure de pointe du matin, pour éviter un effet boule de neige en cas de retard. L'amélioration de la ponctualité sur cette ligne correspond à celle observée sur l'ensemble du réseau. Elle est due à l'adaptation du plan de transport en décembre 2024.

Om het slaagpercentage nog op te trekken, werkt de NMBS aan de betrouwbaarheid van het rollend materieel. Ook de vernieuwing van het station Mechelen en van de spoorinfrastructuur zal op lange termijn de betrouwbaarheid verbeteren. Toch zal het drukke treinverkeer op de Brusselse Noord-Zuidverbinding en in de zone rond Lier de stiptheid ook in de toekomst nog onder druk kunnen zetten.

Dans le but de relever encore davantage le taux de réussite des correspondances, la SNCB déploie des efforts en vue d'accroître la fiabilité du matériel roulant. Le renouvellement de la gare de Malines et de l'infrastructure ferroviaire permettra également d'améliorer cette fiabilité à long terme. Toutefois, le trafic dense dans la jonction Nord-Midi à Bruxelles et dans la zone autour de Lierre continuera encore de peser sur la ponctualité à l'avenir.

Ten slotte zal Infrabel de spoorlijn tussen Balen-Werkplaatsen en Hamont op twee sporen brengen.

Enfin, Infrabel prévoit la mise à double voie de la ligne entre Balen-Werkplaatsen et Hamont.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De structurele problemen in het station van Dendermonde" (56004264C)

20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les problèmes structurels à la gare de Termonde" (56004264C)

20.01 Frank Troosters (VB): *Sinds de invoering van het nieuwe vervoersplan zijn er veel klachten over overvolle treinen, vertragingen en slechte aansluitingen tussen het Waasland en Brussel. Ombudsrail vraagt om dringende verbeteringen.*

Welke maatregelen zal de NMBS nemen, wanneer, en welke middelen zijn daarvoor nodig?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Sinds december 2024 moeten reizigers uit het Waasland overstappen in Dendermonde om naar Brussel te sporen. De rechtstreekse IC-26-trein tussen Kortrijk, Dendermonde en Sint-Niklaas werd opgesplitst. Sindsdien is de stiptheid verbeterd, zowel voor de IC-26 als de L-trein Zeebrugge-Mechelen.

Om de overstap in Dendermonde te verbeteren, hebben Infrabel en de NMBS maatregelen genomen. Sinds 14 april 2025 stopt de IC-26 op sommige tijdstippen op een ander spoor, zodat reizigers minder ver moeten lopen. Beide treinen op hetzelfde perron laten stoppen, bleek echter operationeel onmogelijk. Daarnaast wacht de S34 richting Antwerpen in geval van vertraging van de IC-26-trein sinds 22 april 2025 vijf minuten extra.

Bovendien rijdt de rechtstreekse piekurtrein tussen Sint-Niklaas en Brussel sinds december opnieuw volgens de oorspronkelijke dienstregeling.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Sporlopen" (56004323C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De maatregelen tegen kabeldiefstallen op het spoor" (56004595C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het blijvende gevaar dat spoorlopen inhoudt voor de veiligheid en stiptheid op het spoor" (56004597C)

21.01 Gilles Foret (MR): *Infrabel verheugt zich weliswaar over een gevoelige daling van het aantal kabeldiefstallen, maar dat neemt niet weg dat deze plaag blijft voortduren, in het bijzonder in Wallonië, en dat de schade hoog blijft oplopen: in 2024 voor in totaal 1,6 miljoen euro en 10.781 minuten vertraging. Infrabel geeft uitvoering aan*

20.01 Frank Troosters (VB): *Depuis l'instauration du nouveau plan de transport, les plaintes affluent au sujet de trains bondés, de retards et de mauvaises connexions entre le Pays de Waes et Bruxelles. Ombudsrail demande des améliorations urgentes.*

Quelles mesures la SNCB prendra-t-elle, quand, et quels moyens seront nécessaires à cet effet?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Depuis décembre 2024, les voyageurs du Pays de Waes doivent changer de train à Termonde pour se rendre à Bruxelles. Le train direct IC-26 entre Courtrai, Termonde et Saint-Nicolas a été scindé. Depuis lors, la ponctualité s'est améliorée, tant pour le train IC-26 que pour le train L Zeebrugge-Malines.

Infrabel et la SNCB ont pris des mesures afin de faciliter les correspondances à Termonde. Depuis le 14 avril 2025, la voie d'arrivée de l'IC-26 est modifiée à certaines heures, afin de réduire le trajet entre les deux quais en cas de correspondance. L'arrêt des deux trains sur le même quai s'est toutefois avéré impossible sur le plan opérationnel. Depuis le 22 avril 2025, le temps d'attente du S34 en direction d'Anvers est par ailleurs prolongé de cinq minutes, en cas de retard du train IC-26.

En outre, le train de pointe direct entre Saint-Nicolas et Bruxelles circule de nouveau selon l'horaire initial depuis décembre.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Transition environnementale) sur "Les intrusions sur les voies de chemins de fer" (56004323C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Transition environnementale) sur "Les mesures contre les vols de câbles sur le réseau ferroviaire" (56004595C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Transition environnementale) sur "Le danger persistant pour la sécurité et la ponctualité ferroviaires des intrusions sur les voies" (56004597C)

21.01 Gilles Foret (MR): *Si Infrabel se réjouit d'une baisse notable du nombre de vols de câbles, le fléau persiste, particulièrement en Wallonie, et le préjudice reste lourd: 1,6 million d'euros et 10.781 minutes de retards cumulés en 2024. Infrabel déploie plusieurs solutions: remplacement du cuivre par de l'aluminium, détection par boîtiers dissimulés*

verschillende oplossingen: vervanging van koper door aluminium, verborgen camera's met intrusiedetectie en gerechtelijke vervolgingen.

et poursuites judiciaires.

In welke extra middelen voorziet de regering om de preventie en de beteugeling van deze diefstallen te verbeteren? Zal er meer ingezet worden op technologie? Wordt er overwogen om de grensoverschrijdende samenwerking te verbeteren? Zal er tot slot een sensibiliseringscampagne georganiseerd worden?

Quels moyens supplémentaires le gouvernement prévoit-il pour renforcer la prévention et la répression de ces vols? Le recours à la technologie va-t-il être intensifié? Une meilleure coopération transfrontalière est-elle envisagée? Enfin, une campagne de sensibilisation est-elle prévue?

Spoorlopen is ook nog steeds een groot probleem, zowel uit het oogpunt van de veiligheid als van de stiptheid. In 2024 stelde Infrabel nog meer gevallen van spoorlopen vast, wat deels een gevolg is van betere bewakingsuitrusting.

Les intrusions sur les voies ferrées restent également une problématique sérieuse, tant du point de vue de la sécurité que de la ponctualité. Infrabel a constaté, en 2024, une augmentation en partie liée à une amélioration des dispositifs de surveillance.

In 2024 vielen er vijf sterfgevallen en drie zwaargewonden te betreuren. Er werd een gemiddelde vertraging van bijna 11 uur per dag geregistreerd, wat overeenkomt met een stijging van 9 % in een jaar tijd.

En 2024, cinq décès ont été déplorés, ainsi que trois blessés graves. Et, en moyenne, près de 11 heures de retards par jour ont été enregistrées, soit une hausse de 9 % sur un an.

Bijna de helft van de meldingen heeft betrekking op Vlaanderen, tegen 34 % voor Wallonië en 18 % voor Brussel. Infrabel en de spoorwegpolitie werken samen en besteden dit jaar extra aandacht aan de zones in de nabijheid van drukbezochte evenementen.

Près de la moitié des signalements concernent la Flandre, contre 34 % en Wallonie et 18 % à Bruxelles. Infrabel et la police des chemins de fer collaborent et accordent une attention accrue cette année sur les zones proches des événements à grande affluence.

In het regeerakkoord wordt de nadruk gelegd op de veiligheid op het spoor, de modernisering van de infrastructuur en preventie.

L'accord de gouvernement met l'accent sur la sécurité ferroviaire, la modernisation des infrastructures et la prévention.

Welke maatregelen worden er momenteel genomen om de preventie van spoorlopen te verbeteren? Zal de surveillance van het net door bewakingssystemen uitgebreid worden en zo ja, volgens welk tijdpad? Bestaat er een plan om jongeren en het grote publiek te sensibiliseren voor de mogelijke gevaren van spoorlopen? Zou de coördinatie tussen Infrabel, de politie en de gemeenten versterkt kunnen worden, in het bijzonder tijdens het evenementenseizoen?

Quelles mesures sont-elles actuellement mises en œuvre pour renforcer la prévention des intrusions? La couverture du réseau par les systèmes de surveillance sera-t-elle élargie, et selon quel calendrier? Existe-t-il un plan de sensibilisation à destination des jeunes et du grand public sur les dangers encourus? La coordination entre Infrabel, la police et les communes pourrait-elle être renforcée, particulièrement en période d'événements publics?

[21.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Om de dienstverlening op het spoor te kunnen garanderen moet het terugdringen van die negatieve externe effecten een prioriteit zijn.

[21.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La réduction de ces externalités négatives constitue une priorité pour garantir le service ferroviaire.

Vooreerst zullen er preventieve maatregelen genomen worden: intelligente afsluitingen en struikelmatten, betonblokken en camera's. In samenwerking met de spoorwegpolitie worden er gerichte controleacties uitgevoerd. De dekking van het net door bewakingssystemen zal worden uitgebreid. In 2024 heeft Infrabel 607 meter

Sont tout d'abord prévues des mesures préventives: clôtures intelligentes et tapis-obstacles, blocs de béton et caméras. Des opérations de contrôle ciblé sont menées en collaboration avec la police des chemins de fer. La couverture du réseau par des systèmes de surveillance sera étendue. En 2024, Infrabel a installé 607 mètres de clôtures et de

afsluitingen en poortjes geïnstalleerd om hotspots te beveiligen. In 2024 werden verschillende stations en stopplaatsen uitgerust met detectiecamera's en dit project wordt dit jaar voortgezet in potentieel kritieke zones.

Infrabel neemt ook tal van maatregelen om de mensen te sensibiliseren voor het gevaar van spoorlopen: een virtualrealitycampagne in scholen die in de buurt van hotspots gelegen zijn en een campagne op alle sociale netwerken.

Infrabel heeft verhalen verzameld van mensen die over gevaarlijk gedrag langs de spoorlijnen wilden getuigen. Infrabel werkt samen met de NMBS, Securail en de spoorwegpolitie om dergelijke gedragingen te verbaliseren.

Sinds 2025 voert de spoorwegpolitie in overleg met Infrabel controles uit in de buurt van recreatiedomeinen, onder andere bij Walibi. Personen die de sporen betreden, riskeren als ze herhaaldelijk betrapt worden een boete van 300 tot 500 euro.

Ik heb de CEO van Infrabel gevraagd de praktijken in de EU te laten analyseren. Dit moet toelaten om elementen te identificeren die voor samenwerking in aanmerking komen. Wat kabeldiefstal betreft, maakt Infrabel gebruik van technologieën zoals gps-trackers, die recent nog tot de aanhouding van dieven geleid hebben, en pleit het bedrijf ook voor de inzet van drones.

Gelet op de betrokkenheid van georganiseerde bendes kan internationale samenwerking bijdragen aan een doeltreffendere bestrijding ervan. Uit ervaringen in het veld blijkt dat een goede samenwerking met de politie en Justitie het aantal kabeldiefstallen heeft helpen terugdringen.

Tot slot zal Infrabel sensibiliseringscampagnes voeren om de waakzaamheid te verhogen van de mensen die in de buurt van een spoorlijn wonen. Daarnaast organiseert het bedrijf ook sensibiliseringscampagnes om op de gevaren van spoorlopen te wijzen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het prijsplafond voor senioren bij de NMBS" (56004352C)

22.01 Frank Troosters (VB): De NMBS maakte recent de details van de geplande aanpassingen aan

portails pour sécuriser des *hot spots*. En 2024, plusieurs gares et points d'arrêt ont été équipés de caméras de détection et ce projet va se poursuivre cette année dans des zones potentiellement critiques.

Infrabel prend également un grand nombre de mesures visant à sensibiliser au danger des intrusions sur les voies: campagne basée sur la réalité virtuelle dans les écoles à proximité des *hot spots*, campagne sur l'ensemble des réseaux sociaux.

Infrabel a recueilli des témoignages attestant de comportements dangereux aux abords des voies. Infrabel collabore avec la SNCB, Securail et la police des chemins de fer pour verbaliser ces derniers.

Depuis 2025, la police des chemins de fer en concertation avec Infrabel fait des contrôles à proximité des centres de loisirs, notamment à Walibi. Les personnes qui pénètrent sur les voies s'exposent à une amende de 300 à 500 euros en cas de récidive.

J'ai demandé au CEO d'Infrabel une analyse des pratiques au sein de l'UE. Cela permettra d'identifier les éléments pouvant faire l'objet d'une coopération. Concernant les vols de câbles, Infrabel recourt à des technologies comme les traceurs GPS qui ont récemment permis d'arrêter des voleurs, et prône aussi le recours aux drones.

Vu l'implication des bandes organisées, la coopération internationale peut permettre de réprimer plus efficacement celles-ci. Des retours d'expérience montrent qu'une bonne collaboration avec la police et la Justice a permis de réduire le nombre de vols de câbles.

Enfin, Infrabel opérera des campagnes de sensibilisation pour renforcer la vigilance des riverains du domaine ferroviaire. Elle mène aussi des campagnes pour sensibiliser aux dangers de l'intrusion sur les voies.

L'incident est clos.

22 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le plafonnement des prix des billets seniors à la SNCB" (56004352C)

22.01 Frank Troosters (VB): La SNCB a récemment communiqué les détails des

haar tariefstructuur bekend. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) beveelt aan om het prijsplafond dat voor senioren zal worden gehanteerd, uit te breiden naar jongeren onder de 26 jaar en naar mensen met recht op de verhoogde tegemoetkoming.

Is de NMBS bereid dat te overwegen? Zal er met het RGCT overlegd worden?

22.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De NMBS zal eind dit jaar een nieuwe tarievenstructuur introduceren. Treinreizen worden goedkoper in de daluren, in het weekend en voor frequente reizigers. Er zullen ook procentuele kortingen gelden met extra voordelige tarieven voor jongeren, senioren en mensen die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming. De hervorming geldt voor tickets, maar niet voor abonnementen. De drie genoemde groepen zullen veel goedkoper af zijn omdat hun voordeelkaarten heel goedkoop zullen zijn. Daarmee komt de NMBS in grote mate tegemoet aan bezorgdheden van het comité. Het moet de trein aantrekkelijker maken, vooral voor jongeren en senioren.

22.03 **Frank Troosters** (VB): Ik heb geen antwoord op mijn vraag gekregen, namelijk of het plafond voor senioren naar twee andere doelgroepen zal worden uitgebreid?

Het incident is gesloten.

23 **Samengevoegde vragen van**
- **Wouter Raskin** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56004359C)
- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56004388C)

23.01 **Frank Troosters** (VB): De minister zei eerder dat hij met Nederland en Luxemburg een akkoord had om de IJzeren Rijn als militair dossier te behandelen, maar wachtte op een Duitse regering.

Welke timing verwacht u nu er een Duitse regering is? Welke budgetten zal de Vlaamse regering hiervoor uittrekken? Zullen investeringen in de IJzeren Rijn meetellen voor de 2 %-defensienorm en buiten de begroting blijven?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Ik sprak op 18 maart 2025 in Warschau met de

modifications annoncées de sa structure tarifaire. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) recommande d'étendre le plafonnement des prix des billets seniors aux jeunes de moins de 26 ans et aux bénéficiaires de l'intervention majorée.

La SNCB est-elle disposée à envisager cette proposition? Une concertation sera-t-elle organisée avec le CCVF?

22.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): À la fin de cette année, la SNCB mettra en place une nouvelle structure tarifaire. Les voyages en train deviendront meilleur marché en heures creuses, durant les week-ends et pour les usagers fréquents. Des pourcentages de réduction seront également accordés, ainsi que des tarifs encore plus attractifs pour les jeunes, les seniors et les bénéficiaires d'une intervention majorée. Cette réforme porte sur les billets mais pas sur les abonnements. Les trois groupes susmentionnés bénéficieront de tarifs plus accessibles puisque leurs cartes de fidélité seront très bon marché. La SNCB répond ainsi en grande partie aux préoccupations du comité. Ces mesures ont pour but de rendre le train plus attrayant, surtout pour les jeunes et les seniors.

22.03 **Frank Troosters** (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse à la question de savoir si le plafond pour les seniors sera étendu aux deux autres groupes cibles?

L'incident est clos.

23 **Questions jointes de**
- **Wouter Raskin** à **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56004359C)
- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56004388C)

23.01 **Frank Troosters** (VB): Le ministre a déclaré précédemment qu'il avait conclu un accord avec les Pays-Bas et le Luxembourg afin de traiter le Rhin de fer comme un dossier militaire, mais qu'il attendait la formation d'un gouvernement en Allemagne.

Maintenant que le gouvernement allemand est formé, quel est le calendrier prévu? Quels budgets le gouvernement y affectera-t-il? De tels investissements dans le Rhin de fer seront-ils inclus dans les 2 % du PIB alloués à la Défense, et resteront-ils ainsi en dehors du budget?

23.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Le 18 mars 2025, je me suis entretenu à Varsovie

heer Dronkers, secretaris-generaal van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en drong aan op een snelle beslissing over de IJzeren Rijn. Op 4 april 2025 schreef ik ook naar de Nederlandse regeringsleden Madlener en Jansen met het voorstel om de bilaterale intentieverklaring uit 2022 met betrekking tot het spoor te actualiseren.

Het dossier 3RX wil ik binnenkort bespreken in een bilateraal overleg, maar daar is nog geen datum voor vastgelegd. Ook op nationaal niveau moeten we eerst afspraken maken. Op 1 april 2025 werd het belang van 3RX bevestigd in de slotverklaring van de Vlaams-Nederlandse top. Binnenkort spreek ik hierover met Vlaams minister De Ridder, en ook het ontwerp van non-paper dat mijn voorganger opstelde ligt klaar, al is dat binnen België nog niet politiek afgeklopt. Dat moet eerst gebeuren voor we het aan Nederland en Duitsland kunnen voorleggen.

Op 6 mei 2025 zal premier De Wever dit dossier bespreken met de Nederlandse premier Schoof. Ook ik zal het bespreken met de ambassadeurs van beide landen.

Er is nog geen akkoord om 3RX als militair dossier te behandelen. Dat voorstel werd enkel positief onthaald door Nederland. Het is bovendien nog te vroeg om uitspraken te doen over budgetten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004391C van de heer Matagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

24 **Samengevoegde vragen van**

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Hasselt" (56004396C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station van Hasselt" (56004425C)

24.01 **Frank Troosters (VB):** De NMBS bevestigt plannen te hebben om het station van Hasselt energiezuiniger te maken. Dat kadert in het masterplan over de energetische renovatie van alle stationsgebouwen. Het geld is er, tenzij de regering aan de investeringsmiddelen van de NMBS raakt, aldus de NMBS.

Wanneer zullen de werken starten? Welke werken zullen worden uitgevoerd? Zal de regering de

avec M. Dronkers, le secrétaire général du ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau, et j'ai insisté pour qu'une décision soit prise rapidement en ce qui concerne le Rhin de fer. Le 4 avril 2025, j'ai également écrit aux membres du gouvernement néerlandais, Barry Madlener et C.A. Jansen, pour leur proposer d'actualiser la déclaration d'intention de 2022 sur le rail.

Je souhaite aborder prochainement le dossier 3RX dans le cadre d'un dialogue bilatéral, mais aucune date n'a encore été fixée à cet effet. Nous devons également d'abord nous accorder au niveau national. Le 1^{er} avril 2025, l'intérêt du 3RX a été confirmé dans la déclaration finale du sommet entre la Flandre et les Pays-Bas. Je m'en entretiendrai prochainement avec la ministre flamande, Annick De Ridder, et le projet de non-papier rédigé par mon prédécesseur est prêt, bien qu'il n'ait pas encore fait l'objet d'un accord en Belgique. Nous pourrions ensuite le présenter aux Pays-Bas et à l'Allemagne.

Le premier ministre Bart De Wever abordera ce dossier avec son homologue néerlandais, Dick Schoof, le 6 mai 2025. J'en discuterai également avec les ambassadeurs des deux pays.

Aucun accord n'est encore intervenu pour traiter le 3RX comme un dossier militaire. Cette proposition n'a été accueillie positivement que par les Pays-Bas. En outre, il est trop tôt pour se prononcer sur les budgets.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56004391C de M. Matagne est transformée en question écrite.

24 **Questions jointes de**

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "La gare de Hasselt" (56004396C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "La gare de Hasselt" (56004425C)

24.01 **Frank Troosters (VB):** La SNCB confirme son intention de rendre la gare de Hasselt moins énergivore. Cette ambition s'inscrit dans le cadre du masterplan relatif à la rénovation énergétique de l'ensemble des bâtiments des gares. Selon la SNCB, les fonds sont disponibles, à moins que le gouvernement ne touche à ses moyens d'investissement.

Quand les travaux commenceront-ils? Quels travaux seront réalisés? Le gouvernement laissera-t-il les

middelen voor het masterplan intact laten?

[24.02] Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De volledige energierenovatie van het stationsgebouw van Hasselt is opgenomen in het genoemde masterplan. Dat plan past in de doelstelling van de NMBS om haar patrimonium energie-efficiënter en toekomstgericht te maken. De uitvoering van het project kan alleen als de nodige middelen beschikbaar zijn. Het is te vroeg om een concrete timing te geven. In afwachting van de energierenovatie werden al heel wat verbeteringen aan het station van Hasselt gerealiseerd vooral op het vlak van comfort voor de reizigers en door een tiende, doodlopend spoor toe te voegen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004405C van mevrouw De Knop wordt uitgesteld. De vragen nrs. 56004429C en 56004701C van de heer Thiébaut vervallen.

[25] **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vzw Train World" (56004447C)
- **Anthony Dufrane** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontbinding van de vzw Train World" (56004563C)

[25.01] **Frank Troosters** (VB): De vzw Train World is inmiddels ontbonden en geïntegreerd in de NMBS. Die integratie werd verantwoord met het argument dat men het museum nieuw leven wilde inblazen om de aantrekkingskracht en de efficiëntie ervan te verhogen.

Wat waren dan precies de problemen? Hoe zullen de vrijwilligers voortaan worden tewerkgesteld en vergoed? Wat staat er gepland om de aantrekkingskracht van het museum en de efficiëntie te verhogen?

[25.02] **Anthony Dufrane** (MR): *De vzw Train World, die bevoegd was voor het treinmuseum, werd eind maart 2025 ontbonden. Dat betekent niet het einde van het museum, maar met 1,2 miljoen bezoekers in 10 jaar tijd vertegenwoordigt het slechts 2 à 3 % van het jaarlijkse aantal bezoekers van de Brusselse musea. Om het exploitatietekort weg te werken en het museum op de kaart te zetten, wordt het beheer van Train World weer toevertrouwd aan de NMBS. De NMBS staat voortaan dus in voor een cultureel aanbod waarmee er bezoekers kunnen worden getrokken en voor het overheidsgeld dat daarin wordt geïnvesteerd.*

moyens prévus pour le masterplan intacts?

[24.02] **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): La rénovation énergétique complète de la gare de Hasselt est incluse dans le plan directeur précité. Ce plan s'inscrit dans l'objectif de la SNCB de rendre son patrimoine moins énergivore et plus durable. Le projet ne pourra être mis en œuvre que lorsque les fonds nécessaires seront disponibles. Il est encore trop tôt pour annoncer un calendrier concret. En attendant la rénovation énergétique, de nombreuses améliorations ont déjà été apportées à la gare de Hasselt, en particulier en termes de confort des voyageurs, notamment par l'ajout d'une dixième voie terminus.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56004405C de Mme De Knop est reportée. Les questions n°s 56004429C et 56004701C de M. Thiébaut sont supprimées.

[25] **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'ASBL Train World" (56004447C)
- **Anthony Dufrane** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La dissolution de l'ASBL Train World" (56004563C)

[25.01] **Frank Troosters** (VB): L'ASBL Train World a entre-temps été dissoute et intégrée dans la SNCB. Cette intégration a été justifiée par la volonté de donner un nouveau souffle au musée afin d'en accroître l'attractivité et l'efficacité.

Quels étaient exactement les problèmes? Comment les volontaires seront-ils dorénavant employés et indemnisés? Quelles mesures sont prévues pour augmenter l'attractivité et l'efficacité du musée?

[25.02] **Anthony Dufrane** (MR): *L'ASBL Train World en charge du Musée du train a été dissoute fin mars 2025. Cela ne signifie pas la fin du musée. Mais avec 1,2 million de visiteurs en 10 ans, il ne totalise que 2 à 3 % des visiteurs annuels des musées bruxellois. Sa gestion est ramenée dans le giron de la SNCB afin de le redynamiser et d'éponger le déficit d'exploitation. La SNCB devient donc garante du fonctionnement d'une offre culturelle et de l'argent public qui y est investi.*

Is het ontwikkelen van een museumbeleid verenigbaar met het maatschappelijke doel van de NMBS? Hebt u met mevrouw Dutordoir gesproken over de kosten die verbonden zijn aan het museum? Met welke projecten kan men Train World een boost geven?

[25.03] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De ontbinding van de vzw Train World eind maart 2025 past in de NMBS-strategie om haar activiteiten te centraliseren en te rationaliseren. De uitbating van het museum is opgenomen in het openbaredienstcontract in het kader van de opdracht om het spoorwegpatrimonium te behouden en te promoten.

De integratie van Train World in de NMBS moet het beheer van het museum efficiënter maken en de exploitatie ervan dynamischer maken. De vzw-structuur bood een te beperkt schaalvoordeel en er was nood aan administratieve vereenvoudiging. Bovendien waren alle medewerkers van de vzw al NMBS-personeelsleden.

(Frans) De vrijwilligers zullen ook in de toekomst betrokken worden bij het patrimoniumbeleid van het museum en zij zullen in het kader van de nieuwe organisatie vergoed worden voor hun inzet.

(Nederlands) De financiële controle gebeurde ook voor de integratie via de diensten van de NMBS. Dankzij het openbaredienstcontract is een stabiele, transparante financiering verzekerd.

(Frans) De nieuwe directie heeft maatregelen genomen om het museum dynamischer te maken: nieuwe thematische tentoonstellingen, een versterkte zichtbaarheid, samenwerkingen met scholen en actoren uit de toerismesector, en digitalisering.

(Nederlands) Via Train World blijft de NMBS haar geschiedenis en maatschappelijke rol uitdragen. Om de museale werking te verbeteren, wordt onderzocht of er een markt is voor het beheer van de museumactiviteiten, met de NMBS als eigenaar. We verwachten het resultaat deze zomer.

[25.04] Anthony Dufrane (MR): Ik ben blij met deze strategie voor het museum.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 56004458C, 56004459C en 56004460C van mevrouw De Knop

Avoir une politique muséale, est-ce cohérent avec l'objet social de la SNCB? Avez-vous parlé avec Mme Dutordoir des coûts liés au musée? Par quels projets redynamiser Train World?

[25.03] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La dissolution de l'ASBL Train World fin mars 2025 s'inscrit dans le cadre de la stratégie de centralisation et de rationalisation des activités de la SNCB. L'exploitation du musée a été intégrée dans le contrat de service public, dans le cadre de la mission de conservation et de promotion du patrimoine ferroviaire.

L'intégration de Train World dans la SNCB permettra d'optimiser la gestion du musée et d'en dynamiser l'exploitation. La structure en ASBL offrait des économies d'échelle trop limitées et une simplification administrative s'imposait. En outre, tous les collaborateurs de l'ASBL étaient déjà des membres du personnel de la SNCB.

(En français) Les volontaires continueront à être impliqués dans la politique patrimoniale du musée et leur engagement sera valorisé dans le cadre de la nouvelle organisation.

(En néerlandais) Le contrôle financier était également effectué par les services de la SNCB avant l'intégration. Le contrat de service public a permis de garantir un financement stable et transparent.

(En français) Depuis le changement de direction, des actions de redynamisation ont été lancées: nouvelles expositions thématiques, visibilité renforcée, collaborations avec des écoles, partenariats touristiques et développement du numérique.

(En néerlandais) Grâce à Train World, la SNCB continue à valoriser son histoire et à assumer son rôle sociétal. Pour améliorer l'activité muséale, nous examinons actuellement s'il existe un marché pour la gestion de ces activités muséales, dont la SNCB resterait propriétaire. Le résultat de cette analyse est attendu cet été.

[25.04] Anthony Dufrane (MR): Je me réjouis de cette stratégie pour le musée.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 56004458C, 56004459C et 56004460C de Mme De Knop sont

worden uitgesteld. Vraag nr. 56004461C van de heer Matagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

26 Samengevoegde vragen van

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verplaatsen van het station Charleroi-West" (56004560C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Charleroi-West" (56004825C)

26.01 Anthony Dufrane (MR): *Tijdens de vorige bestuursperiode werd de NMBS op de hoogte gebracht van de vraag om het station Charleroi-West te verplaatsen naar een locatie buiten de ring, tussen de wijk La Planche en het evenementencomplex DÔME. De NMBS gaf toen aan dat dit een complexe operatie was. De verplaatsing maakt deel uit van het mobiliteitsplan Charleroi Métropole, dat er met name toe strekt de afstand tot het station Charleroi-Centraal te vergroten om de actieradius van het NMBS-net te vergroten. De stad Charleroi werd geraadpleegd en de NMBS voerde een opportuniteitsstudie uit met betrekking tot het project.*

Hoe staat het met de follow-up van die studie? Welke scenario's en financieringsmogelijkheden worden er overwogen? Welke maatregelen worden er overwogen om tijdens de verhuizing van het station een optimale dienstverlening te garanderen?

26.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De verlegging van het station Charleroi-West is een complexe operatie, want het gaat niet alleen over de sluiting van het station en de opening van een nieuwe halte in La Planche, maar ook over de afschaffing van de overweg, de aanleg van een rondweg en de inrichting van een nieuw station.

De meerjareninvesteringsplannen voor 2023-2032 werden opgesteld in het kader van het beheerscontract van de NMBS dat eind 2022 werd goedgekeurd, en in samenhang met het performantiecontract met Infrabel.

De investeringsprioriteiten komen overeen met de beleidsdoelstellingen die in beide contracten vastgelegd werden. De verlegging van het station Charleroi-West maakt geen deel uit van de investeringsplannen. Niettemin zou men bij de herziening van de beheerscontracten bepaalde investeringsprojecten kunnen bekijken.

Vanzelfsprekend zal ik de NMBS en Infrabel vragen

reportées. La question n° 56004461C de M. Matagne est transformée en question écrite.

26 Questions jointes de

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le déplacement de la gare de Charleroi-Ouest" (56004560C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare de Charleroi-Ouest" (56004825C)

26.01 Anthony Dufrane (MR): *Lors de la précédente mandature, la SNCB a été informée d'une demande de déplacer la gare de Charleroi-Ouest en dehors du ring, entre le quartier de La Planche et le complexe du DÔME. À l'époque, elle avait indiqué que c'était complexe. Ce déplacement fait partie du plan de mobilité de Charleroi-Métropole, qui vise notamment à augmenter la distance avec la gare de Charleroi-Central pour renforcer le rayon du réseau SNCB. La ville de Charleroi avait été concertée et le projet avait fait l'objet d'une étude d'opportunité par la SNCB.*

Quel est le suivi de cette étude? Quels sont les scénarios et les pistes de financement envisagés? Quelles mesures sont envisagées pour garantir un service optimal pendant le déplacement?

26.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le dossier du déplacement de la gare de Charleroi-Ouest est complexe car il ne s'agit pas uniquement de la fermeture de la gare et de l'ouverture d'une nouvelle halte à La Planche, mais aussi de la suppression du passage à niveau, de la construction d'un contournement routier et de l'aménagement d'une nouvelle gare.

Dans le cadre de son contrat de gestion approuvé fin 2022 et en lien avec le contrat de performances Infrabel, les plans d'investissement pluriannuels 2023-2032 ont été établis.

Les priorités d'investissement correspondent aux objectifs politiques des deux contrats. Le déplacement de la gare de Charleroi-Ouest ne figure pas dans les plans d'investissement. Néanmoins, dans le cadre de la révision des contrats de gestion, certains projets d'investissement pourraient être étudiés.

Je demanderai évidemment à la SNCB et à Infrabel

onverwijld de mogelijkheid te bestuderen om het station Charleroi-West te verleggen.

Het incident is gesloten.

27 **Samengevoegde vragen van**

- **Anthony Dufrane** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De heropening van een stopplaats in Bomerée" (56004561C)
- **Sarah Schlitz** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De sluiting van NMBS-stations" (56004664C)

27.01 **Anthony Dufrane** (MR): Een van de verzoeken in het kader van het mobiliteitsplan van Charleroi Métropole betreft de heropening van een stopplaats in Bomerée, een gehucht in de gemeente Montigny-le-Tilleul, op lijn 132 tussen Charleroi en Couvin. Momenteel rijden daar nog steeds treinen voorbij, maar ze stoppen er niet.

Voor het zuiden van de agglomeratie biedt Bomerée mogelijkheden om aan te sluiten op belangrijke verkeersassen en op spoorlijn 132. Een heropening zou verbindingen met een aantal buslijnen faciliteren, een openbaarvervoeraanbod verzekeren voor woon- en handelszones en een alternatief bieden voor de auto om het stadscentrum te bereiken of over te stappen op het nationale spoorwegnet.

Wordt een heropening van de stopplaats in Bomerée overwogen?

Zo niet, wat is het standpunt van de NMBS en Infrabel daarover en kan men mij de kostenraming die destijds werd opgemaakt bezorgen?

27.02 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *In de krant Le Soir van 5 april zei u dat de sluiting van 20 stations enkel zal plaatsvinden indien er een bepaald aantal specifieke criteria vervuld wordt. Wat zijn die criteria?*

U gewaagde van eventuele synergieën met de TEC ingeval een van die stations gesloten zou worden.

Welke alternatieven worden er voor elk van de volgende stations onderzocht: Marchienne-Zone, Hourpes, Erquennes-Dorp, La Buissière, Hainin, Masnuy-Saint-Pierre, Harchies en Callenelle? Wat is het tijdpad? Hoeveel kan er door deze sluitingen bespaard worden? Welke oplossingen zijn er voor Hourpes, aangezien de toegangsweg tot dat gehucht niet geschikt is voor een bus?

27.03 **Minister Jean-Luc Crucke** (Frans): Het regeerakkoord strekt ertoe het treinaanbod af te

d'étudier sans attendre la possibilité de déplacer la gare de Charleroi-Ouest.

L'incident est clos.

27 **Questions jointes de**

- **Anthony Dufrane** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réouverture d'un point d'arrêt à Bomerée" (56004561C)
- **Sarah Schlitz** à **Jean-Luc Crucke** (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La fermeture de gares de la SNCB" (56004664C)

27.01 **Anthony Dufrane** (MR): Une des demandes du plan de mobilité de Charleroi Métropole consiste à rouvrir un point d'arrêt à Bomerée, commune de Montigny-le-Tilleul, sur la ligne 132 de Charleroi à Couvin. Les trains y circulent sans s'y arrêter.

Pour le sud de l'agglomération, Bomerée offre un potentiel de correspondances à l'intersection d'axes routiers importants et sur la ligne ferroviaire 132. Cela faciliterait les connexions avec les bus, desservirait les zones résidentielles et commerciales et offrirait une alternative à la voiture pour rejoindre le centre-ville et le réseau ferroviaire national.

Envisage-t-on la réouverture du point d'arrêt de Bomerée?

Si la réouverture n'est pas envisagée, quel est l'avis de la SNCB et d'Infrabel sur le sujet et les coûts estimés à une époque?

27.02 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Dans le journal Le Soir du 5 avril, vous indiquiez que la fermeture de 20 gares ne se fera que si un certain nombre de critères précis étaient rencontrés; quels sont-ils?*

Vous évoquiez de potentielles synergies avec le TEC en cas de fermeture d'une de ces gares.

Quelles sont les alternatives analysées pour chaque cas: Marchienne-Zone, Hourpes, Erquennes-Village, La Buissière, Hainin, Masnuy-Saint-Pierre, Harchies et Callenelle? Quel est le calendrier? Quel montant sera-t-il économisé avec ces fermetures? Quelles sont les solutions pour Hourpes où la route d'accès au hameau ne permet pas au bus de passer?

27.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): L'accord de gouvernement prévoit que la desserte

stemmen op de evolutie van de vraag en op het potentieel. Het is eveneens een bevestiging van het openbaredienstcontract met de NMBS, het performantiecontract met Infrabel en de meerjareninvesteringsplannen. De NMBS is gemachtigd om projecten te lanceren tot wijziging van de dienstverlening, overeenkomstig artikel 9 van het openbaredienstcontract. Enkele van de criteria zijn het aantal potentiële reizigers binnen een radius van 2 km van de geplande halte, de plannen die nieuwe reizigers zouden kunnen aantrekken, het verlies aan reizigers, de exploitatie- en investeringskosten of de impact op de commerciële snelheid, de prestaties van de verbindingen en de capaciteit van de lijn.

Tijdens de vergadering van de IMC Mobiliteit van 27 maart zijn de gewestministers en ikzelf overeengekomen dat het voor elk plan voor een stopplaats belangrijk is om overleg te plegen met de lokale stakeholders en dat het in geval van afschaffing van een stopplaats noodzakelijk is om in een intermodaal alternatief te voorzien. Die beslissing werd op 23 april per brief aan de NMBS meegedeeld. Om de continuïteit van de openbare dienstverlening te garanderen kunnen er synergieën met gewestelijke vervoersmaatschappijen overwogen worden. Het is van primordiaal belang dat er een dialoog met de lokale overheden plaatsvindt. Tot op vandaag heb ik nog geen lijst gekregen van de stations die geopend of gesloten zouden worden. Ik blijf aandacht hebben voor het treinaanbod in de stopplaatsen. Ik zal alle mogelijkheden bestuderen die beantwoorden aan de vermelde criteria.

27.04 Anthony Dufrane (MR): Tal van criteria waarnaar u verwezen hebt, zijn vervuld: een hogere bevolkingsdichtheid, commerciële activiteiten en intermodaliteit.

27.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Ik heb niet veel bijgeleerd. U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag over de besparingen die de sluiting van de twintig stations in voorkomend geval zou opleveren en over de stopplaats Hourpes. Stations sluiten in volle klimaatcrisis is vloeken in de kerk. Als een station te weinig gebruikt wordt, moet er samen met de lokale actoren een actieplan opgezet worden om het een tweede leven te geven in plaats van de bus of de auto als alternatief naar voren te schuiven. De mensen in het veld maken zich zorgen over dit uiterst vage project.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over

ferroviaire soit adaptée aux évolutions de la demande et au potentiel et confirme le contrat de service public avec la SNCB, celui de performance d'Infrabel et les plans pluriannuels d'investissement. La SNCB est autorisée à lancer des projets de modification des services, conformément à l'article 9 du contrat de service public. Les critères incluent notamment le nombre de passagers potentiels dans un rayon de 2 km de l'arrêt, les projets susceptibles d'attirer de nouveaux usagers, le nombre de passagers perdus, les coûts d'exploitation et d'investissement ou l'impact sur la vitesse commerciale, la performance du réseau et la capacité de la ligne.

Lors de la CIM Mobilité du 27 mars, les ministres régionaux et moi-même nous sommes entendus sur l'importance d'une concertation avec les acteurs locaux pour tout projet d'arrêt et sur la nécessité d'une alternative intermodale. Cette décision a été transmise par courrier à la SNCB le 23 avril. Des synergies peuvent être envisagées avec des opérateurs de transports régionaux pour garantir la continuité de service public. Le dialogue avec les autorités locales est primordial. À ce jour, je n'ai pas reçu de liste pour l'ouverture ou la fermeture de gares. Je reste attentif à la desserte des points d'arrêt. J'étudierai toutes les possibilités qui respectent les critères énoncés.

27.04 Anthony Dufrane (MR): De nombreux critères que vous avez énoncés sont remplis: augmentation de la densité de population, activités commerciales et intermodalité.

27.05 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Je n'ai pas appris grand-chose. Vous n'avez pas répondu sur les montants économisés en cas de fermeture des 20 gares, ni sur le point d'arrêt de Hourpes. C'est une hérésie de fermer des gares à l'heure de la crise climatique. Lorsqu'une gare va mal, il faut mettre en place un plan d'action avec les acteurs locaux pour la revitaliser au lieu de proposer le bus ou la voiture en remplacement. Ce projet extrêmement flou inquiète sur le terrain.

L'incident est clos.

28 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)

"De stavaza inzake en de perspectieven voor de beveiliging van de overwegen in de Luikse regio" (56004581C)

[28.01] Gilles Foret (MR): *De spoorwegveiligheid is een grote uitdaging voor de reizigers en de lokale overheden, zoals de incidenten in Corswarem in december 2024 en Wandre in maart 2025 op trieste wijze illustreren. In Esneux werden er voor twee overwegen, die in 2024 eindelijk afgeschaft werden, in 20 jaar tijd 21 incidenten geregistreerd.*

In het regeerakkoord wordt het belang van een veilig, modern en toegankelijk spoorwegnet onderstreept. Het afschaffen van gevaarlijke overwegen, overleg met lokale overheden en investeringen in doelmatige alternatieven zijn van cruciaal belang.

Wat is de balans met betrekking tot de overwegen die sinds 2019 afgeschaft werden, met name in de provincie Luik, en welke criteria worden er gehanteerd om de afschaffingen te prioriteren? Welke projecten worden er uitgevoerd in deze regio? Beschikt Infrabel over voldoende middelen om het tempo waarin overwegen afgeschaft worden op te voeren? Vindt er overleg plaats met de lokale overheden? Hoe kunnen treinbestuurders waakzamer gemaakt worden?

[28.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Sinds 2019 heeft Infrabel 119 overwegen geschrapt, waaronder meerdere in de provincie Luik: in Herstal, Juprelle, Welkenraedt, Visé, Esneux, Pepinster, Cheratte, Tilff en Glons.

De prioriteiten worden bepaald op basis van een multicriteria-analyse van het gevaar van de overweg en de impact ervan op de stiptheid, aangevuld met een businesscase om de periode van de return on investment objectief in kaart te brengen, net als de noodzaak om de seininrichting te moderniseren en de mogelijkheid om de schrapping van de overweg in andere, reeds geplande werkzaamheden te integreren.

Infrabel heeft een aantal maatregelen genomen ter beveiliging van de problematische overwegen. Zo werden er waarschuwborden geplaatst en camera's voor obstakeldetectie geïnstalleerd. Specifiek in de provincie Luik werden een aantal overwegen met dergelijke camera's en met ledlampen uitgerust. Momenteel bekijkt men of er overwegen geschrapt kunnen worden op de lijnen L34, L36, L43 en L44.

Infrabel beschikt over de nodige middelen om overwegen af te schaffen, maar het tempo waarin

sur "L'état des lieux et les perspectives de la sécurisation des passages à niveau en région liégeoise" (56004581C)

[28.01] Gilles Foret (MR): *La sécurité ferroviaire est un enjeu majeur pour les usagers et les autorités locales, comme l'illustrent tristement les incidents survenus en décembre 2024 à Corswarem, et en mars 2025 à Wandre. À Esneux, deux passages à niveau qui ont enfin été supprimés en 2024 avaient enregistré 21 incidents en 20 ans.*

L'accord de gouvernement souligne l'importance d'un réseau ferroviaire sûr, moderne et accessible. La suppression des passages à niveau dangereux, la concertation avec les communes et les investissements dans des alternatives efficaces sont essentiels.

Quel est le bilan des suppressions de passages à niveau réalisées depuis 2019, notamment en province de Liège, et selon quels critères sont-elles priorisées? Quels sont les projets en cours dans cette région? Infrabel dispose-t-elle des moyens suffisants pour accélérer le rythme des suppressions? Quelle concertation est-elle menée avec les autorités locales? Comment renforcer la vigilance des conducteurs?

[28.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Depuis 2019, Infrabel a supprimé 119 passages à niveau, dont plusieurs en province de Liège: à Herstal, Juprelle, Welkenraedt, Visé, Esneux, Pepinster, Cheratte, Tilff et Glons.

Les priorités sont fixées sur base d'une analyse multicritères de leur dangerosité et de leur impact sur la ponctualité, complétée par un *business case* pour objectiver la période du retour de l'investissement, le besoin de moderniser la signalisation ou l'opportunité d'intégrer la suppression dans d'autres travaux prévus.

Infrabel a mis en place plusieurs mesures de sécurisation des passages à niveau problématiques, comme des caméras de détection d'obstacles ou des panneaux d'avertissement. En province de Liège, des projets spécifiques incluent l'installation de caméras de détection d'obstacles et de lampes led à certains passages à niveau. Des études de suppression sont en cours sur les lignes L34, L36, L43 et L44.

Infrabel dispose des moyens pour mener à bien la suppression de passages à niveau, mais le rythme

dat gebeurt, hangt af van de gealloceerde budgetten, de aflevering van de vergunningen en de buitendienststelling van de beschikbare sporen. Er wordt geen tijdspad vastgesteld, aangezien er bij het bestuderen van elk project rekening gehouden wordt met de specifieke site en het overleg met de betrokken partijen.

Infrabel pleegt van bij het begin van de procedure overleg. Men streeft daarbij naar oplossingen die door alle stakeholders gedragen worden. In overleg met de lokale besturen wordt er een geprefereerd scenario vastgesteld. Infrabel sensibiliseert de bevolking voor de gevaren van de overwegen, of veeleer van het gedrag van bestuurders die een overweg naderen. Dat gebeurt via diverse campagnes op de sociale netwerken en in scholen.

Eind 2025 zal er een tweede communicatiecampagne plaatsvinden over het nummer 1711. Met de openbaarvervoersmaatschappijen zal er bilateraal overleg georganiseerd worden om de buschauffeurs te sensibiliseren voor de regels die men op en aan overwegen in acht dient te nemen.

28.03 Gilles Foret (MR): We kunnen de inspanningen die Infrabel levert alleen maar toejuichen en erop aandringen dat de afschaffing van de gevaarlijkste punten voortgezet wordt. De gemeenten moeten hierbij betrokken worden en dat proces is goed ingezet, aangezien de lokale context opgenomen werd in de verschillende criteria.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Bosbranden en de veiligheid langs het spoorwegnet" (56004582C)

29.01 Gilles Foret (MR): In de regio Luik zijn er verschillende branden uitgebroken, onder meer in de buurt van spoorwegbermen. Op die spoorwegbermen kunnen er gemakkelijk branden ontstaan, aangezien er bij het treinverkeer of werken aan het spoor vonken kunnen overspringen.

Welke maatregelen werden er genomen om dat risico te beperken?

29.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De brand waarnaar u verwijst, brak uit in een privébos vlak bij een terrein waar de gemeente Vielsalm werken aan het uitvoeren was, waarbij Infrabel niet was betrokken. De spoorweginfrastructuur heeft geen enkele schade geleden.

dépend des budgets alloués, de l'octroi des permis et des coupures de voies disponibles. Un calendrier n'est pas prévu car chaque projet est étudié par rapport au site spécifique et aux consultations avec les parties.

Infrabel mène celles-ci dès le début du processus. On vise des solutions soutenues par toutes les parties. Un scénario cible est déterminé en concertation avec les autorités locales. Infrabel sensibilise aux dangers des passages à niveau, ou plutôt du comportement des conducteurs à leur approche, via diverses campagnes sur les réseaux sociaux et dans les écoles.

Fin 2025 aura lieu une deuxième vague de communication autour du numéro 1711. Des concertations bilatérales seront organisées avec les sociétés de transport public pour sensibiliser les chauffeurs de bus aux règles à suivre aux passages à niveau.

28.03 Gilles Foret (MR): On peut saluer les efforts d'Infrabel, et insister sur la poursuite du processus de suppression des zones les plus dangereuses. Il faut associer les communes et le processus est bien enclenché, puisque dans les différents critères s'intègre le contexte local.

L'incident est clos.

29 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Les feux de forêt et la sécurité aux abords du réseau ferroviaire" (56004582C)

29.01 Gilles Foret (MR): Plusieurs incendies se sont déclarés en région liégeoise, dont certains aux abords des talus du réseau ferroviaire. Ces talus sont propices au départ du feu, puisque des étincelles peuvent venir de l'activité ferroviaire ou de travaux.

Quelles sont les mesures pour y remédier?

29.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): L'incendie que vous évoquez a débuté dans un bois privé, à proximité d'un chantier géré par la commune de Vielsalm, sans intervention d'Infrabel. L'infrastructure ferroviaire n'a subi aucun dommage.

Het onderhoudsplan van Infrabel voorziet in periodieke inspecties van de sporen en de spooromgeving om na te gaan in welke zones er onkruid verdelgd en het struikgewas gesnoeid moet worden. Voorts heeft Infrabel de brandgevaarlijke werkzaamheden en de te nemen preventiemaatregelen in kaart gebracht. Het personeel is opgeleid om de hulpdiensten of de dispatching op te roepen. De dispatching coördineert de interventie van de hulpdiensten en de overheden.

De elf regio's van Infrabel staan in contact met de bevoegde overheden en kunnen in geval van nood ingrijpen.

Infrabel werkt regelmatig samen met het DNF (Département de la Nature et des Forêts). Het spoorwegdomein wordt beschouwd als een brandstrook, omdat er geen begroeiing op de sporen aanwezig is. Mijn klimaatadministratie heeft een interessant rapport gepubliceerd over het brandgevaar ten gevolge van de droogte en de strijd tegen de klimaatopwarming. Ik zal het aan de gewesten overmaken. Zo krijg ik ook een globaal overzicht van de federale acties op dit gebied. De NMBS doet al het een en ander in dit verband.

[29.03] Gilles Foret (MR): We moeten ons grondgebied en onze procedures inderdaad aanpassen aan deze klimaatveranderingen. Er zullen vaker branden uitbreken. We moeten daarop anticiperen en de coördinatie tussen de betrokken actoren regelen. Ik juich uw inspanningen op dit gebied toe.

Het incident is gesloten.

[30] Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het aantal seinvoorbijrijdingen door treinen en de perspectieven voor meer veiligheid" (56004590C)

[30.01] Gilles Foret (MR): *In 2024 zijn er op de hoofdlijnen van het spoorwegnet 51 treinen door een rood sein gereden zonder dat dit evenwel tot een ongeval heeft geleid. Dat is meer bepaald te danken aan het European Train Control System (ETCS), dat ervoor zorgde dat de bewuste treinen tijdig tot stilstand werden gebracht.*

België is een van de koplopers in Europa inzake de uitrol van het ETCS: eind 2024 was 79 % van de hoofdlijnen (d.i. meer dan 5.000 km) er al mee uitgerust. Het regeerakkoord voorziet in de verdere uitrol ervan over het hele spoorwegnet tegen eind 2025.

Le plan de maintenance d'Infrabel prévoit des visites périodiques de la voie et de ses abords afin d'identifier les zones à désherber et les arbustes à couper. Infrabel a identifié les activités à risque d'incendie et les mesures de prévention à appliquer. Le personnel est formé pour appeler les services de secours ou le *dispatching* qui coordonne leur action avec celles des autorités.

Les onze régions d'Infrabel sont en contact avec les autorités concernées et peuvent intervenir en cas d'urgence.

Infrabel collabore régulièrement avec le DNF. Le domaine ferroviaire est considéré comme un coupe-feu au vu de l'absence de végétation sur les voies. Mon administration du Climat a publié un rapport intéressant sur les risques d'incendie liés à la sécheresse et la lutte contre le réchauffement climatique. Je le communiquerai aux régions. Cela me permettra également d'avoir une vue globale sur les actions fédérales dans ce domaine. La SNCB est déjà engagée en ce sens.

[29.03] Gilles Foret (MR): Nous devons en effet adapter notre territoire et nos processus à ces changements climatiques. Les incendies vont s'accélérer. Il faut les anticiper et coordonner les acteurs. Je salue votre action à ce niveau.

L'incident est clos.

[30] Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le bilan des franchissements de signaux rouges par les trains et les perspectives de sécurisation" (56004590C)

[30.01] Gilles Foret (MR): *En 2024, 51 trains ont franchi un signal rouge sur les lignes principales du réseau, sans toutefois causer d'accident, grâce notamment au système européen de contrôle des trains (ETCS) qui les a stoppés à temps.*

La Belgique est un des pays européens qui a le plus déployé l'ETCS: à la fin de 2024, 79 % des lignes principales (soit plus de 5 000 km) en étaient équipées. L'accord de gouvernement prévoit son extension à tout le territoire d'ici la fin de 2025.

Kunt u de cijfers voor 2024 inzake het negeren van de stopseinen meer in detail uitsplitsen per hoofdoorzaak en soort verkeer (personen of goederen)? Welke lessen trekt u uit de doeltreffendheid van het ETCS om ongevallen te voorkomen? Zal de doelstelling om het hele spoorwegnet tegen eind 2025 met het systeem uit te rusten, gehaald worden? Hoe zal men ervoor zorgen dat al het rollend materieel, ongeacht de spoorwegmaatschappij, tijdig compatibel met het ETCS zal zijn? Hoe zult u de treinbestuurders voor dit soort incidenten sensibiliseren?

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Frans): In 2024 vonden er 51 seinvoorbijrijdingen plaats op een hoofdspoor: 7 door werktreinen, 15 door goederentreinen en 29 door reizigerstreinen. De hoofdoorzaken zijn onoplettendheid (38), een waarnemingsfout (16) of een fout die aan de macht der gewoonte te wijten is (15).

Dankzij het ETCS-systeem wordt het aantal gevallen waarin het gevaarlijke punt bereikt wordt bij een seinvoorbijrijding beperkt. Eind 2024 was 79 % van de hoofdsporen met dit systeem uitgerust. De doelstelling is om tegen 14 december 2025 100 % te bereiken.

In de bijlage van het koninklijk besluit 'rijpaden' worden de veiligheidssystemen en deadlines bepaald, zowel voor de infrastructuur als voor de systemen aan boord van het rollend materieel van de operatoren. Daarin is sinds 2018 opgenomen dat vanaf 14 december 2025 enkel nog het ETCS-systeem toegestaan is. Daarvan bestaan er drie types.

De technische netwerkkaart wordt gepubliceerd door Infrabel; de infrastructuurbeheerder staat in voor de controle van zijn materieel en de compatibiliteit ervan met het geplande traject.

ETCS is een technologisch systeem waarmee het risico op botsingen en ontsporingen beperkt wordt. Om die technologie ten volle te kunnen benutten moet de risicobeheersing bij de spoorgebruikers worden aangepast.

Daarnaast wordt er meer rekening gehouden met de menselijke en organisatorische factoren, met name in situaties die een storing in de functionaliteit of interventie kunnen veroorzaken. De opleiding van de treinbestuurders moet dan ook aangepast worden, en er moet ingezet worden op sensibilisering met betrekking tot de nieuwe risicofactoren.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), ook bekend onder de naam

Pouvez-vous détailler les franchissements de signaux rouges en 2024, par cause principale et type de trafic (voyageurs ou fret)? Quels enseignements tirez-vous de l'efficacité de l'ETCS dans la prévention des accidents? L'objectif de couverture totale pour fin 2025 sera-t-il respecté? Comment s'assure-t-on que tous les véhicules roulants, de tous les opérateurs ferroviaires, soient compatibles avec l'ETCS dans les délais? Comment sensibiliserez-vous les conducteurs à ce type d'incident?

30.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): En 2024, 51 franchissements de signaux rouges ont eu lieu en voie principale, dont 7 franchissement de travaux, 15 de trains de marchandises et 29 de trains voyageurs. Les principales causes sont la distraction (38), une erreur d'observation (16) et une erreur due à l'habitude (15).

Le système ETCS réduit le nombre d'atteinte du point dangereux lors d'un franchissement. Fin 2024, 79 % des voies principales étaient équipées du système. L'objectif est d'atteindre 100 % d'ici le 14 décembre.

L'arrêté royal "sillon" détermine dans son annexe les systèmes de sécurité et les dates limites tant pour l'infrastructure qu'à bord matériel roulant des opérateurs. Il prévoit depuis 2018 que le seul système autorisé dès le 14 décembre 2025 est l'ETCS, dont trois types existent.

La carte technologie de l'infrastructure est publiée par Infrabel, qui est responsable pour la vérification et la compatibilité de son matériel avec l'itinéraire prévu.

L'ETCS fournit une intervention technologique qui réduit le risque de collision et de déraillement. La gestion des risques des utilisateurs ferroviaires doit dès lors être adaptée.

En outre, les facteurs humains et organisationnels sont davantage pris en compte, en particulier dans des situations susceptibles de causer une défaillance de fonctionnalités ou d'interventions. La formation des conducteurs de train doit dès lors être adaptée, en mettant l'accent sur la sensibilisation aux nouveaux facteurs de risque.

Le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer, le SSICF, également connu sous le

NSA Rail Belgium, speelt een belangrijke rol in de sensibilisering en opleiding.

Tweemaal per jaar organiseert Infrabel een werkgroepsessie rond seinvoorbijrijdingen, waarin er constructieve gesprekken gevoerd kunnen worden en er knowhow en methodes uitgewisseld kunnen worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004606C van mevrouw Gielis wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

[31] Samengevoegde vragen van

- Reccino Van Lommel aan Rob Beenders (Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen) over "De passagiersrechten bij vliegtuigreizen" (56004267C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De geplande hervorming van de verordening inzake de rechten van vliegtuigpassagiers" (56004778C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rechten van vliegtuigpassagiers" (56004782C)

[31.01] Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): De Europese Commissie is van plan om verordening (EG) nr. 261/2004 te herzien en de voorwaarden te wijzigen voor het betalen van een schadevergoeding aan luchtreizigers. De drempel vanaf wanneer een schadevergoeding verplicht zou zijn, zou worden opgetrokken van 3 naar 5 uur vertraging. Bovendien zou de schadevergoeding worden beperkt tot een bepaald aantal gevallen, wat tot 85 % van de reizigers zou treffen die momenteel in aanmerking komen voor compensatie. Het is onacceptabel dat de rechten van de reiziger dermate zouden worden teruggeschoefd terwijl de luchtvaartmaatschappijen grote winsten boeken.

Wat is de planning van de besprekingen? Wanneer zal de Raad Mobiliteit die planning agenderen? Wat zal het Belgische standpunt zijn?

[31.02] Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): De herziening van verordening (EG) nr. 261/2004 is momenteel aan de gang en gebeurt in een vergadering van een Comité van permanente vertegenwoordigers (Coreper) in mei en een vergadering van de Europese Raad in juni, met het oog gericht op een bespreking van de tekst in het Europees Parlement in de maand december. Alle vragen met betrekking tot de nieuwe regeling

nom de NSA Rail Belgium, joue un rôle important de sensibilisation et de formation.

Infrabel organise deux fois par an un groupe de travail dédié au franchissement de signaux rouges. Il s'agit d'un moment d'échanges constructifs et de partage de connaissances et de méthodes.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56004606C de Mme Gielis est transformée en question écrite.

[31] Questions jointes de

- Reccino Van Lommel à Rob Beenders (Protection des consommateurs, Lutte contre la fraude sociale, Personnes handicapées et Égalité des chances) sur "Les droits des passagers lors de voyages en avion" (56004267C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le projet de révision du règlement sur les droits des passagers aériens" (56004778C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les droits des passagers aériens" (56004782C)

[31.01] Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): La Commission européenne envisage de revoir le règlement CE 261/2004 en modifiant les conditions d'indemnisation des passagers aériens. On relèverait de trois à cinq heures le seuil de retard à partir duquel les indemnités seraient dues. On pourrait les limiter à certains cas, affectant jusqu'à 85 % des passagers éligibles à compensation. Ces diminutions des droits des voyageurs sont inacceptables dès lors que les compagnies réalisent de gros bénéfices.

Quel est le calendrier des discussions? Quand le Conseil européen de la Mobilité l'abordera-t-il? Quelle sera la position de la Belgique?

[31.02] Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): La révision du règlement n° (CE) 261/2004 est en cours avec un Comité des représentants permanents (COREPER) prévu en mai et un Conseil en juin, pour un examen du texte au Parlement européen en décembre. Toutes les questions relatives au nouveau régime doivent donc être traitées au conditionnel.

moeten daarom in de voorwaardelijke wijs beantwoord worden.

De uitbreiding van de gevallen waarin er een schadevergoeding verschuldigd is, met name bij vertragingen van vluchten, is een stap voorwaarts wat de passagiersrechten betreft. Er is ook sprake van de invoering van een recht op compensatie voor een passagier wiens vlucht geannuleerd wordt in de 14 dagen voorafgaand aan de vlucht. Momenteel geldt hiervoor nog een termijn van zeven dagen.

Ik denk ook aan passagiers met een retourticket, die het recht zouden krijgen om de terugvlucht te nemen als ze de heen vlucht niet genomen hebben – een recht dat op grond van de huidige verordening niet gegarandeerd wordt. Tot slot lijkt het normaal dat in gevallen waarin er in een schadevergoeding voorzien wordt, die van toepassing is op de hele keten, dus zowel op de luchtvaartmaatschappijen als op de tussenpersonen.

Er werd contact opgenomen met de FOD Economie, die deelneemt aan de herziening van de verordening. De FOD Mobiliteit zoekt naar een evenwicht tussen de rechten van de passagiers en de belangen van de luchtvaartmaatschappijen. De onderhandelingen worden voortgezet. Wat bepaalde punten van de toekomstige verordening betreft, werd het Belgische standpunt nog niet bepaald. Mijn kabinet werkt samen met minister Beenders aan deze herziening.

(Nederlands) Waarop passagiers recht hebben bij vertragingen, is afhankelijk van de aard van het incident, het aantal af te leggen kilometers en de duur van de vertraging. Vertragingen kunnen te wijten zijn aan de vertraging van een enkele vlucht of aan een gemiste aansluiting na een eerste vertraging. De verschillende situaties zijn opgenomen in de verordeningen. De compensatie en bijstand die de luchtvaartmaatschappij moet bieden, hangt af van de situatie waarin de passagier zich bevindt. Hoe dan ook moet ze de passagiers zo snel mogelijk informeren over de vertraging en over de mogelijkheid om een claim in te dienen.

(Frans) In het kader van de herziening wordt er voorgesteld om de verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen om de passagiers informatie te verstrekken, aan te scherpen. Zo zullen de passagiersrechten duidelijk vermeld moeten worden in een kennisgeving op de website en de app van de luchtvaartmaatschappijen. De procedure voor de behandeling van klachten valt daar ook onder en moet uitvoerig beschreven worden. De termijnen worden ook duidelijk vermeld, zodat klachten efficiënter behandeld kunnen worden en de

L'extension des cas d'indemnisation, notamment dans les cas de retard d'un vol, est un progrès pour les droits des passagers. Il est aussi question d'introduire un droit à compensation pour un passager dont le vol est annulé dans les 14 jours précédant celui-ci. Actuellement, c'est la règle de sept jours qui prévaut.

De même je pense au droit du passager, en cas de billet aller-retour, de pouvoir prendre le vol retour s'il n'a pas pris l'aller – droit qui n'est pas garanti par le règlement actuel. Enfin, il semble normal que, lorsqu'un cas d'indemnisation est prévu, il s'applique à toute la chaîne, tant aux compagnies aériennes qu'aux intermédiaires.

Contact a été pris avec le SPF Économie, qui participe à la révision du règlement. Le SPF Mobilité cherche l'équilibre entre les droits des passagers et les intérêts des compagnies aériennes. Les négociations se poursuivent. Sur certains points du futur règlement, la position belge n'est pas arrêtée. Mon cabinet travaille avec le ministre Beenders sur cette révision.

(En néerlandais) Les droits des passagers en cas de retard dépendent de la nature de l'incident, du nombre de kilomètres à parcourir et de la durée du retard. Celui-ci peut être attribuable au retard d'un vol simple ou à une correspondance manquée après un premier retard. Les diverses situations sont reprises dans les règlements. La compensation et l'assistance que la compagnie aérienne doit proposer dépendent de la situation dans laquelle se trouve le passager. Quoi qu'il en soit, elle doit informer aussi rapidement que possible les passagers du retard et de la possibilité de demander un dédommagement.

(En français) La révision propose de renforcer l'obligation d'information des passagers par les compagnies aériennes. Ainsi, sur le site web et l'application des compagnies, une notice d'information devra spécifier clairement les droits des passagers, ce qui inclut le traitement des plaintes de façon détaillée. Les délais, clairement mentionnés, permettront une prise en charge plus efficace des plaintes, ainsi qu'une obligation de réactivité accrue.

luchtvaartmaatschappijen verplicht worden om sneller te reageren.

(Nederlands) De luchtvaartmaatschappij zal verplicht zijn passagiers te informeren over de algemene voorwaarden en de kosten die van toepassing zijn op bepaalde tickets.

(Frans) Passagiers kunnen een incassobureau inschakelen om namens hen een claim in te dienen. Ze zijn niet altijd goed geïnformeerd en zijn vaak niet op de hoogte van het feit dat er diensten bestaan die gratis hulp bieden, zoals het Europees Centrum voor de Consument. Passagiers moeten beter voorgelicht worden over hun rechten en de manier waarop ze die kunnen uitoefenen.

31.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Volgens de informatie waarover ik beschik zou 85 % van de mensen die momenteel nog recht hebben op een schadevergoeding daar geen aanspraak meer op kunnen maken na de herziening. Ik vind het dan ook absoluut noodzakelijk dat u afweegt of er meer of minder burgers beschermd zullen worden.

Luchtvaartmaatschappijen, met name Ryanair, gedragen zich vandaag als schurken en proberen passagiers extra kosten aan te rekenen door in te spelen op de onwetendheid van reizigers die uiteindelijk afstand doen van hun rechten.

De federale Ombudsman gaf vorige week nog aan dat burgers veel hogere eisen stellen aan de openbare diensten dan aan de privésector. Het is de hoogste tijd om ervoor te zorgen dat de rechten van de burgers beter gerespecteerd worden.

Het incident is gesloten.

32 Samengevoegde vragen van

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De massale uitstroom van treinbestuurders" (56004631C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De uitstroom van spoorpersoneel wegens de aangekondigde pensioenhervorming" (56004806C)

32.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Toen de pensioenhervorming werd aangekondigd, liet u weten dat u niet over informatie beschikte over de uitstroom als rechtstreeks gevolg van de wijziging van het statuut van het spoorwegpersoneel. Naar verluidt vertrekken er mensen omdat de voorwaarden in de privésector aantrekkelijker zijn.

(En néerlandais) La compagnie aérienne sera tenue d'informer les passagers des conditions générales et des frais applicables pour certains billets.

(En français) Les passagers peuvent faire appel à des agences de recouvrement pour les représenter dans l'introduction d'une réclamation. Ils ne sont pas toujours bien informés et ignorent l'existence de services d'assistance gratuits, comme le Centre européen des consommateurs par exemple. L'information aux passagers sur leurs droits et la manière de les exercer doit être renforcée.

31.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): D'après mes informations, 85 % de personnes éligibles aujourd'hui n'auraient plus accès à un dédommagement. Il est selon moi indispensable d'évaluer si davantage ou moins de citoyens seront protégés.

Les compagnies aériennes, notamment Ryanair, se comportent aujourd'hui comme des voyous et tentent de faire payer des surcharges en jouant sur la mauvaise information des voyageurs qui finalement laissent tomber leurs droits.

Le Médiateur fédéral indiquait la semaine dernière que le citoyen a des exigences bien plus élevées vis-à-vis des services publics que du secteur privé. Il est vraiment temps de faire en sorte que les droits des citoyens soient mieux respectés.

L'incident est clos.

32 Questions jointes de

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le départ massif de conducteurs de train" (56004631C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les départs de cheminots en raison de la réforme des pensions annoncée" (56004806C)

32.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Lorsque la réforme des pensions a été annoncée, vous aviez indiqué ne pas avoir d'informations sur des départs liés à la modification du statut des cheminots. Il me revient qu'il y a des départs car les conditions sont plus attractives dans le privé.

Hebt u intussen nadere gegevens?

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Volgens de informatie van de NMBS is er geen sprake van een massale exodus van treinbestuurders. De selectieprocedures verlopen goed, en er zijn veel kandidaten voor een functie bij de overheidsbedrijven.

Over de voorbije vier jaar hebben 54 treinbestuurders ontslag genomen, d.i. amper 1,7 % van het totale aantal treinmachinisten. De beweegredenen die tijdens de exitinterviews worden opgegeven, hebben vooral betrekking op de inhoud van de functie. Personeelsleden die zelf vertrekken delen ons niet systematisch mee wie hun nieuwe werkgever is. De NMBS heeft haar personeelsbehoefte vervuld en heeft in 2024 meer dan 400 treinbestuurders aangeworven. Het blijft een aantrekkelijk beroep. Ik zal erop toezien dat de NMBS een competitieve werkgever blijft op de arbeidsmarkt.

32.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): U beschikt over geen recente cijfers met betrekking tot het aantal treinbestuurders dat sinds de vorming van de arizonaregering de NMBS verlaten heeft. Ik verneem dat sommige andere kansen grijpen omdat ze in de toekomst langer zullen moeten werken of een lager pensioen zullen krijgen. Daar moeten we aandacht voor hebben.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004635C van mevrouw Cuylaerts wordt gesteld.

33 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het opnemen van uitgaven voor spoorweginfrastructuur in de Belgische defensie-uitgaven" (56004783C)**

33.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *De regering wil de militaire uitgaven verhogen tot 2 % van het bbp. Een deel van dat bedrag zou aangewend kunnen worden voor civiele doeleinden, zoals bijvoorbeeld voor het spoor: de spoorontsluiting van de Antwerpse haven, het GEN naar Ottignies en Nijvel, de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg.*

Hebt u overwogen om uitgaven voor de spoorweginfrastructuur op te nemen in de inspanningen inzake Defensie? Zo ja, voor welke projecten en welke delen van het spoornet? Hoe zouden die werken gefinancierd worden? Zouden er extra middelen voor uitgetrokken worden? Of zouden de middelen daarentegen afkomstig zijn van

Avez-vous depuis lors plus d'informations?

32.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Selon les retours de la SNCB, il n'y a pas de départs massifs des conducteurs de train. Les sélections se déroulent bien et les entreprises publiques ont beaucoup de candidats.

Sur les quatre dernières années, il y a eu 54 démissions de conducteurs de trains, soit à peine 1,7% du total des conducteurs. Les raisons évoquées lors des entretiens de sortie concernent principalement le contenu de la fonction. Ceux qui démissionnent ne nous communiquent pas systématiquement leur nouvel employeur. La SNCB a comblé les besoins et recruté plus de 400 conducteurs de train en 2024. Cette profession reste attractive. Je veillerai à ce que la SNCB reste compétitive sur le marché du travail.

32.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Vous n'avez pas de chiffres récents depuis la formation du gouvernement Arizona. J'entends qu'à cause des futures réductions, certains saisissent d'autres opportunités. Il faut y être attentif.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56004635C de Mme Cuylaerts est reportée.

33 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'intégration de dépenses ferroviaires dans les dépenses militaires de la Belgique" (56004783C)**

33.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Ce gouvernement veut augmenter à 2 % du PIB les dépenses militaires. Une partie de cette somme pourrait servir à des objectifs civils, par exemple ferroviaires: la sortie du port d'Anvers, le RER vers Ottignies et Nivelles, la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg.*

Avez-vous envisagé d'intégrer des dépenses d'infrastructure ferroviaire à l'effort en matière de Défense? Si oui, quels projets, quelles portions du réseau? Comment seraient financés ces travaux? Y aurait-il des moyens supplémentaires? Ou au contraire, seraient-ils prélevés sur d'autres budgets inscrits au plan pluriannuel d'investissement

andere budgetten die ingeschreven zijn in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel? Moet in dat kader de verdeelsleutel 60/40 in acht genomen worden? Wanneer zullen de beslissingen vallen?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): Ik ben het met u eens dat mobiliteitsuitgaven moeten worden meegenomen in de geplande militaire uitgaven. Het spoor is van strategisch belang voor het transport van troepen en militair materieel. Het was vertrouwelijk tot gisteren, maar ik kan u nu meedelen dat er afgelopen maandag een ongeziene Europese operatie heeft plaatsgevonden, met Britse militairen die via Brussel naar Letland zijn gereisd. Het transport is zeer goed verlopen.

Een werkgroep van Defensie, Infrabel en de NMBS werkt aan dit dossier. De bestaande samenwerking wordt geïntensiveerd. Een lijst van prioritaire investeringen in de corridors voor militaire mobiliteit werd opgesteld en heeft met name betrekking op de verbetering van spoorbruggen en -tunnels, de spoortoegang tot de havens en luchthavens en de capaciteit voor lange treinen.

De investeringen in het spoorwegnet worden vandaag niet meegeteld bij de defensie-inspanning van 2 % die in NAVO-verband geleverd moet worden. De mogelijkheid om de militaire component van de *dual use*-investeringen als defensie-uitgave te boeken wordt momenteel onderzocht. Ik pleit voor eenzelfde aanpak in het kader van ReArm Europe en ik houd de start van het nieuwe Connecting Europe Facility-programma (CEF) in het oog.

Ik verbind me ertoe om ervoor te zorgen dat mobiliteitsuitgaven meegenomen worden in de grote investeringen.

33.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Nu men miljarden in defensie gaat investeren, mag men wel het spoor niet vergeten. Deze investeringen zijn van strategisch belang voor defensie en hiermee moet dan ook rekening worden gehouden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004785C van de heer Matagne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

34 **Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De klacht van de federale Staat tegen Challenge Airlines" (56004786C)**

34.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *In mei 2024*

d'Infrabel? Devront-ils respecter la règle de répartition 60/40? Quand les décisions seront-elles prises?

33.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Je suis d'accord avec la nécessité d'intégrer la mobilité dans les dépenses militaires prévues. Le rail est stratégique, tant pour le transport de troupes que pour celui de matériel militaire. C'était confidentiel jusqu'hier, mais je peux maintenant vous communiquer que nous avons assisté à une première européenne lundi, avec des militaires anglais qui rejoignaient la Lettonie via Bruxelles. Le transport s'est très bien passé.

Un groupe de travail entre la Défense, Infrabel et la SNCB est actif sur ce dossier. La coopération existante est approfondie. Une liste des investissements prioritaires sur les corridors de mobilité militaire a été établie et porte notamment sur l'amélioration des ponts et tunnels ferroviaires, de l'accès ferroviaire aux ports et aéroports et des capacités d'accueil de trains longs.

Les investissements dans le réseau ferroviaire ne sont actuellement pas pris en compte dans l'effort de défense de 2 % visé par l'OTAN. La possibilité de comptabiliser comme dépense de défense la composante militaire des investissements à double usage est à l'étude. Je plaide pour une même approche dans le cadre de ReArm EU et serai attentif au moment du lancement de la programmation du nouveau *Connecting Europe Facility* (CEF).

Je m'engage pour que la mobilité soit prise en compte dans les investissements importants.

33.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Alors que des milliards vont être investis dans la défense, il ne faut pas oublier le rail. Ces investissements sont stratégiques en matière de défense, et doivent être pris en compte.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n°56004785C de M. Matagne est transformée en question écrite.

34 **Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "La plainte de l'État fédéral contre Challenge Airlines" (56004786C)**

34.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *En mai 2024,*

diende uw voorganger een klacht in tegen de luchtvaartmaatschappij Challenge Airlines nadat aan het licht gekomen was dat die maatschappij zonder vergunning via Liege Airport wapens uit de Verenigde Staten vervoerd had, die bestemd waren voor het Israëlische leger. Dat is een strafbaar feit.

De vergunning van Challenge Airlines voor het vervoer van gevaarlijke goederen werd trouwens ingeperkt, waardoor het vervoer van wapens en explosieven uitgesloten werd. In maart 2025 dienden meer dan 1.000 Belgen tot slot een collectieve klacht in tegen deze maatschappij op grond van medeplichtigheid aan een genocide, aan oorlogsmisdaden en aan misdaden tegen de mensheid.

Hoe staat het met de klacht bij de procureur des Konings van Luik? Zult u er alles aan doen opdat er een gevolg aan gegeven wordt? Hoe heeft de luchtvaartmaatschappij gereageerd? Garandeert u dat er geen illegale wapenexport meer plaatsvindt? Werden er sancties opgelegd aan de topmannen van het DGLV wegens een gebrek aan waakzaamheid, proactief optreden en zorgvuldigheid?

[34.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De gerechtelijke procedure loopt nog. Dit dossier heeft overigens niet alleen betrekking op Challenge Airlines, maar meer algemeen op een eventuele trafiek vanuit Luik. De luchtvaartinspecteur gaat op 5 mei langs bij de FGP van Luik om de documenten te analyseren op een USB-stick die tijdens een huiszoeking bij Challenge Airlines in beslag is genomen. Artikel 41 van de wet van 27 juni 1937 bepaalt de samenwerking tussen mijn administratie en de gerechtelijke politie. Wij zijn bereid om mee te werken aan dat onderzoek.

De koninklijke besluiten van 4 juni en 9 juli 2024 tot beperking van de vergunning voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de N.V. Challenge Airlines werden goedgekeurd.

Tegen die twee koninklijke besluiten werd er bij de Raad van State een beroep tot nietigverklaring ingesteld en die dossiers zijn nog hangende. De uitspraken worden tegen eind 2025 verwacht.

Wat de wettigheid van de wapenexporten betreft, moet men voorzichtig zijn gezien de regels inzake de bevoegdheidsverdeling. Ik vertel u niets nieuws als ik u zeg dat overeenkomstig artikel 6, § 1, VI van de bijzondere wet van 1980 de bevoegdheid om wapenexporten te vergunnen aan de gewesten is toegekend. De bevoegdheid van de federale minister heeft betrekking op het luchtvervoer, zoals

votre prédécesseur a déposé une plainte contre la compagnie aérienne Challenge Airlines à la suite de révélations indiquant qu'elle aurait acheminé sans autorisation des armes des États-Unis à destination de l'armée israélienne via l'aéroport de Liège. Ceci constitue une infraction pénale.

Par ailleurs, l'autorisation de Challenge Airlines pour transporter des marchandises dangereuses, excluant les armes et explosifs, a été limitée. Enfin, en mars 2025, plus de 1 000 citoyens belges ont déposé une plainte collective contre cette compagnie l'accusant de complicité de génocide, de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité.

Où en est la plainte devant le procureur du Roi de Liège? Ferez-vous tout pour qu'elle aboutisse? Comment la compagnie aérienne a-t-elle réagi? Garantissez-vous qu'il n'y a plus d'exportation illégale d'armes? Des sanctions ont-elles été prises contre les dirigeants de la DGTA pour manque de vigilance, de proactivité et de rigueur?

[34.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La procédure judiciaire est toujours en cours. Ce dossier ne concerne pas que Challenge Airlines, mais un trafic plus général au départ de Liège. L'inspecteur aéronautique se rendra le 5 mai à la PJF de Liège pour analyser les documents d'une clé USB saisie lors d'une perquisition à Challenge Airlines. L'article 41 de la loi du 27 juin 1937 définit la collaboration de mon administration avec la PJ. Nous sommes disposés à aider cette enquête.

Les arrêtés royaux des 4 juin et 9 juillet 2024 restreignant les autorisations de Challenge Airlines de transporter des marchandises dangereuses ont été adoptés.

Ces deux arrêtés royaux ont fait l'objet de recours en annulation auprès du Conseil d'État, toujours pendants. Les rapports sont attendus d'ici fin 2025.

Concernant la légalité des exportations d'armes, il faut veiller aux règles de répartition des compétences. Je ne dirai pas que c'est aux régions que l'article 6, § 1^{er}, VI de la loi spéciale de 1980 confie la compétence d'autoriser l'exportation d'armes. La compétence du ministre fédéral concerne le transport aérien, comme l'expose par exemple l'arrêté royal de septembre 1958 qui

dat bijvoorbeeld uiteengezet wordt in het koninklijk besluit van september 1958 dat bepaalt dat de minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de luchtvaart behoort de toestemming moet geven om springstoffen te vervoeren.

Die bevoegdheidsverdelingen zijn complex en dat is de reden waarom de federale overheid en de gewesten in juli 2007 een samenwerkingsakkoord hebben gesloten en in 2009 overleg hebben gepleegd over het beleid dat ze zouden voeren inzake wapenexporten naar Israël.

De Belgische Staat en de drie gewesten zijn overeengekomen om geen vergunningen af te geven voor de uitvoer van wapens die de capaciteit van de strijdkrachten die betrokken zijn bij het Israëlisch-Palestijnse conflict kunnen versterken. Het akkoord van 17 juli 2007 voorziet in overleg hierover. Mijn administratie is verplicht om de regelgeving toe te passen. Naar aanleiding van de beschikking van 24 mei 2024 van het Internationaal Gerechtshof heeft mijn voorganger gewezen op de daarin opgelegde verplichtingen; zo moet het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) erop toezien dat Challenge Airlines de regelgeving naleeft.

De directies van de FOD moeten hun prerogatieven met de nodige zorgvuldigheid uitoefenen. Als dat niet gebeurt, kan dat rechtgezet worden tijdens het evaluatieproces. Aangezien er een procedure loopt, ben ik gebonden door een discretieplicht. Het geheim van het opsporingsonderzoek belet mij niet om de voortgang van de strafklacht op te volgen.

34.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Die maatschappij heeft zich schuldig gemaakt aan zeer ernstige feiten die de Staat niet kan negeren. Het initiatief van uw voorganger was belangrijk omdat hij hiermee een voorbeeld gesteld heeft.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56004788C van de heer Cornillie wordt uitgesteld. Vraag nr. 56004803 van de heer Van der Donckt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

35 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het wegnemen van de opklapbare tafeltjes in de M5-treinstellen" (56004809C)

35.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In verscheidene M6-dubbeldeksruijtuigen op de lijn Luik-Brussel – en dus niet de M5-treinstellen zoals in de titel van deze vraag vermeld werd – werden de

soumet à l'autorisation du ministre compétent pour l'aéronautique l'autorisation de transport d'explosifs.

Ces répartitions de compétences sont complexes, ce qui explique que le fédéral et les régions aient conclu en juillet 2007 un accord de coopération et se soient concertées en 2009 sur la politique d'exportations d'armes vers Israël.

L'État belge et les trois régions ont convenu de ne fournir aucune licence d'exportation d'armes renforçant la capacité des forces en présence. La concertation est prévue dans l'accord du 17 juillet 2007. Mon administration se doit d'appliquer la réglementation. À l'occasion de l'ordonnance du 24 mai 2024 de la Cour internationale de Justice, mon prédécesseur en a rappelé les impératifs, à savoir que la Direction du Transport aérien (DGTA) veille à ce que la SA Challenge Airlines respecte la réglementation.

Les directions du SPF doivent exercer avec diligence les prérogatives qui leur sont propres. Y remédier peut faire partie du processus d'évaluation. Une procédure étant en cours, je suis tenu à un devoir de réserve. Le secret de l'information judiciaire ne m'empêche pas de suivre l'évolution de la plainte pénale.

34.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Cette compagnie s'est rendue coupable de faits extrêmement graves que l'État ne peut laisser passer. L'initiative de votre prédécesseur était importante pour l'exemplarité.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 56004788C de M. Cornillie est reportée. La question n° 56004803 de M. Van der Donckt est transformée en question écrite.

35 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disparition des tablettes escamotables dans les M5" (56004809C)

35.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Dans plusieurs wagons à double étage M6 – et non M5 –, les tablettes ont été supprimées sur la ligne Liège-Bruxelles. Il est donc plus difficile de travailler ou

tafeltjes verwijderd. Hierdoor is het moeilijker om met de computer te werken of die te bedienen.

Is het verwijderen van die tafeltjes een bewuste keuze of valt dit te verklaren doordat de rijtuigen gerenoveerd worden?

35.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De opklapbare tafeltjes in de M6-treinstellen worden vaak beschadigd. De markt van de wisselstukken is sterk geëvolueerd en die tafeltjes werden nog in de jaren 2000 ontworpen. Daarom moest er een technische studie worden uitgevoerd. Dankzij deze studie kunnen er nu opnieuw wisselstukken aangeschaft worden en worden de M6-treinstellen geleidelijk opnieuw in orde gebracht.

35.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Dat is heuglijk nieuws voor de pendelaars.

Het incident is gesloten.

36 **Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gehalveerde treinaanbod voor Mortsel en de Antwerpse Zuidrand" (56004811C)**

36.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): In het recente jaarverslag van Ombudsrail wordt melding gemaakt van de situatie tijdens de ochtendspits in Antwerpen-Centraal, waar pendelaars zich in overvolle treinen richting Brussel moeten wringen, terwijl de duurdere Eurocity Direct nagenoeg leeg richting Brussel vertrekt. Een op vier van de IC-treinen tussen Antwerpen en Brussel werd geschrapt, maar in Mortsel is het nog erger, daar blijft slechts een van de twee rechtstreekse treinen naar Brussel over.

Het stadsbestuur van Mortsel en andere gemeentebesturen uit de Antwerpse Zuidrand hebben moties gestuurd naar u en de MMBS met de vraag om het treinaanbod opnieuw tot twee treinen per uur te verhogen.

Deelt u de analyse van de ombudsman dat de huidige regeling problematisch is? Vond er al een overleg plaats met de betrokken besturen? Zult u bij de NMBS aandringen op een snelle bijsturing van het aanbod?

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De NMBS erkent de problemen van reizigers en heeft hierover al meermaals overlegd met haar stakeholders.

manipuler un ordinateur.

Cette suppression relève-t-elle d'une volonté délibérée ou d'une rénovation des wagons?

35.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Les tablettes escamotables des voitures M6 subissent des dégradations. Le marché des pièces de rechange a fort évolué, or le concept de ces tablettes date des années 2000. C'est pourquoi il a fallu mener une étude technique. Grâce à cela, les approvisionnements sont à nouveau possibles et la flotte des voitures M6 est progressivement remise en état.

35.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Cela fera plaisir aux navetteurs.

L'incident est clos.

36 **Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'offre ferroviaire réduite de moitié pour Mortsel et la périphérie sud d'Anvers" (56004811C)**

36.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Le récent rapport annuel d'Ombudsrail mentionne la situation à l'heure de pointe du matin à Anvers-Central, où les navetteurs doivent s'entasser dans des trains bondés en direction de Bruxelles, alors que le train Eurocity Direct, plus cher, part pour Bruxelles pratiquement à vide. Un train IC sur quatre entre Anvers et Bruxelles a été supprimé, mais la situation est encore pire à Mortsel, où il ne reste qu'un seul des deux trains directs pour Bruxelles.

L'administration communale de Mortsel et d'autres administrations communales de la périphérie sud d'Anvers ont adressé à la SNCB et à vous-même des motions dans lesquelles il est demandé d'augmenter de nouveau l'offre ferroviaire en la portant à deux trains par heure.

Partagez-vous l'analyse de l'ombudsman selon laquelle la réglementation actuelle pose un problème? Une concertation a-t-elle déjà été organisée avec les administrations concernées? Insisterez-vous auprès de la SNCB pour qu'elle adapte rapidement son offre?

36.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB reconnaît les problèmes auxquels sont confrontés les voyageurs et s'est déjà concertée à plusieurs reprises avec les parties prenantes à ce sujet.

In de richting van Antwerpen moet al het treinverkeer van de lijnen 25 en 25N over één spoor het station van Mechelen passeren, wat neerkomt op 10 rijpaden per uur. Binnen de huidige dienstregeling en door werkzaamheden zijn die 10 rijpaden momenteel echter niet mogelijk.

In april 2024 vroeg de NMBS rijpaden aan voor vier binnenlandse IC-treinen, de IC Brussel-Rotterdam, de EuroCity en de nieuwe Eurocity Direct. Daarbij ontstond er een conflict tussen het rijpad van de IC-22 en de Eurostar, waardoor Infrabel een arbitrageprocedure moest opstarten.

Als gevolg daarvan heeft de NMBS de gevraagde rijpaden voor de IC-22 niet gekregen. Zelfs met sneller materieel en de schrapping van haltes konden er geen werkbare rijpaden voor de IC-22 worden verkregen.

Ook andere treinoperators zijn actief op de spoorlijn tussen Brussel en Antwerpen. Zonder infrastructuurupgrades zullen bijkomende aanvragen leiden tot meer conflicten, met mogelijk negatieve gevolgen voor het treinaanbod. Daarom blijven we bij Infrabel en de overheden aandringen op investeringen in de spoorinfrastructuur.

Het is niet mogelijk de IC-08 tussen Antwerpen en Brussels Airport te laten stoppen in Mortsels-Oude God zonder conflicten te veroorzaken.

36.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Uit uw antwoord leid ik af dat een vierde trein tussen Antwerpen en Brussel die stopt in Mortsels, nooit meer mogelijk zal zijn. Tot begin december, onder de vorige dienstregeling, kon het wel. Als de NMBS er bewust voor kan kiezen om een trein te schrappen ten gunste van de Eurocity Direct, dan kan zij die beslissing ook intrekken.

Ik heb onlangs schriftelijke vragen ingediend over het aantal internationale treinreizigers dat gebruikmaakt van de Eurocity Direct. Ik hoop daarop binnenkort een antwoord te krijgen, want blijkbaar zijn dat er bijzonder weinig.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.58 uur.

En direction d'Anvers, tout le trafic ferroviaire des lignes 25 et 25N doit passer par une seule voie en gare de Malines, ce qui équivaut à 10 sillons par heure. Cependant, dans le cadre de l'horaire actuel et en raison de travaux, il est actuellement impossible d'octroyer ces 10 sillons.

En avril 2024, la SNCB a demandé des sillons pour quatre liaisons IC intérieures, l'IC Bruxelles-Rotterdam, l'EuroCity et le nouvel Eurocity Direct. Cela a entraîné un conflit entre le sillon de l'IC-22 et l'Eurostar. Par conséquent, Infrabel a dû entamer une procédure d'arbitrage.

À la suite de cette procédure, la SNCB n'a pas obtenu les sillons demandés pour l'IC-22. Même en prévoyant un matériel plus rapide et la suppression d'arrêts, aucun sillon utilisable n'a pu être obtenu pour cet IC.

D'autres opérateurs ferroviaires sont également actifs sur la ligne entre Bruxelles et Anvers. Sans aménagement de l'infrastructure, les demandes supplémentaires mèneront à une hausse du nombre de conflits, ces derniers pouvant influencer négativement sur l'offre ferroviaire. C'est pourquoi nous continuons à insister auprès d'Infrabel et des autorités pour que des investissements soient réalisés en matière d'infrastructure ferroviaire.

Il n'est pas possible de permettre au train IC-08 circulant entre Anvers et Brussels Airport de faire arrêt à Mortsels-Oude God sans créer de conflits.

36.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Je déduis de votre réponse qu'il ne sera plus jamais envisageable qu'un quatrième train entre Anvers et Bruxelles desserve Mortsels. Il circulait pourtant jusqu'au début du mois de décembre 2024, avant le changement d'horaire. Si la SNCB peut délibérément choisir de supprimer un train au profit de l'Eurocity Direct, elle peut également revenir sur cette décision.

J'ai récemment déposé des questions écrites concernant le nombre de voyageurs internationaux utilisant l'Eurocity Direct. J'espère recevoir prochainement une réponse à ces questions, car il semble que ce nombre soit particulièrement peu élevé.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 58.