

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

27-05-2025

Namiddag

Mardi

27-05-2025

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

Actualiteitsdebat over het voorakkoord met de spoorbonden en toegevoegde vragen van	1
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004707C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004906C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56005041C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de pensioenhervorming op de NMBS en Infrabel" (56005045C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord van de minister met de vakorganisaties" (56005058C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56005059C)	1
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorvakbonden" (56005095C)	1
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal voorakkoord bij het spoor" (56005192C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de besparing op de pensioenen bij de NMBS" (56005230C)	1
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken met de vakbonden bij de NMBS" (56005237C)	2
Sprekers: Irina De Knop, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Julien Matagne, Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De besparingen bij de NMBS" (56004405C)	7
Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Samengevoegde vragen van	8
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcoholimiet bij beroepschauffeurs" (56004458C)	8

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le préaccord avec les syndicats du rail et questions jointes de	1
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats des chemins de fer" (56004707C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des chemins de fer" (56004906C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats de cheminots" (56005041C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence de la réforme des pensions sur la SNCB et Infrabel" (56005045C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu par le ministre avec les organisations syndicales" (56005058C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56005059C)	1
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des cheminots" (56005095C)	1
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord social pour le secteur ferroviaire" (56005192C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les conséquences des mesures d'économies en matière de pension à la SNCB" (56005230C)	1
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions avec les syndicats de la SNCB" (56005237C)	2
Orateurs: Irina De Knop, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Julien Matagne, Dimitri Legasse, Farah Jacquet, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les économies à la SNCB" (56004405C)	7
Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Questions jointes de	8
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le taux d'alcoolémie autorisé pour les chauffeurs	8

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Alcogates" (56005301C) 8
Sprekers: Irina De Knop, Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet dragen van de veiligheidsgordel" (56004459C) 9
Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet respecteren van de snelheidslimiet" (56004460C) 11
Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de 10 identiekerittenkaart bij de NMBS" (56004635C) 12
Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Recuperatief remmen bij treinen" (56004788C) 13
Sprekers: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Samengevoegde vragen van 14
 - Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde met het oog op een vlottere verbinding richting Brussel" (56004829C) 14
 - Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde voor een vlottere verbinding richting Brussel" (56005061C) 14
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid aan het station Dendermonde" (56005232C) 14
Sprekers: Alexander Van Hoecke, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- professionnels" (56004458C)
 - Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les alcogates" (56005301C) 8
Orateurs: Irina De Knop, Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La conduite sans ceinture de sécurité" (56004459C) 9
Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le non-respect des limitations de vitesse" (56004460C) 11
Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression par la SNCB de la carte de 10 trajets identiques" (56004635C) 12
Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La stratégie de récupération de l'énergie au freinage des trains" (56004788C) 13
Orateurs: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Questions jointes de 14
 - Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les adaptations en gare de Termonde en vue d'améliorer la liaison en direction de Bruxelles" (56004829C) 14
 - Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les ajustements effectués en gare de Termonde pour faciliter la liaison vers Bruxelles" (56005061C) 14
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité à la gare de Termonde" (56005232C) 14
Orateurs: Alexander Van Hoecke, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement

		durable	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes van en naar Brussels Airport" (56004831C)	16	- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les routes aériennes de Brussels Airport" (56004831C)	16
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van 14 april 2025 van het Brusselse hof van beroep inzake geluidsoverlast" (56005013C)	16	- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 14 avril 2025 en matière de nuisances sonores" (56005013C)	16
<i>Sprekers: Jeroen Bergers, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>		<i>Orateurs: Jeroen Bergers, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	
Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De mogelijkheden om spoorlijnen om te vormen tot zonnecentrales" (56004852C)	17	Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les possibilités de convertir le rail en centrale solaire" (56004852C)	17
<i>Sprekers: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>		<i>Orateurs: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De financiële ontsparing van de GEN-werken rond Brussel" (56004875C)	18	- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le dérapage budgétaire du chantier du RER autour de Bruxelles" (56004875C)	18
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De exploderende kosten voor het Gewestelijk Expresnet rond Brussel" (56005227C)	18	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'explosion des coûts liés au Réseau Express Régional autour de Bruxelles" (56005227C)	18
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De meerkosten voor de voltooiing van de GEN-werken" (56005247C)	19	- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les surcoûts de l'achèvement des chantiers du RER" (56005247C)	19
<i>Sprekers: Aurore Tourneur, voorzitter van de Les Engagés-fractie, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>		<i>Orateurs: Aurore Tourneur, présidente du groupe Les Engagés, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van het station Stockem" (56004874C)	21	- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de la gare de Stockem" (56004874C)	21
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inrichting van een stopplaats in Ransart" (56004990C)	21	- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réalisation d'un point d'arrêt à Ransart" (56004990C)	21
<i>Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Carmen Ramlot</i>		<i>Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, Carmen Ramlot</i>	
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het Starlineproject en de plaats van België en Luik in het Europese hst-net van morgen" (56004969C)	22	- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le projet Starline et la place de la Belgique et de Liège dans le réseau TGV européen de demain" (56004969C)	22
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De	23	- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les	23

Belgische perspectieven in het kader van het Starlineproject" (56005181C)

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

perspectives belges dans le cadre du projet Starline" (56005181C)

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 "De controle op de identificatie van de bestuurders van wagens uit een bedrijfsvloot" (56004970C)

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

24

Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle de l'identification des conducteurs dans les flottes d'entreprise" (56004970C)

24

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 "De renovatie van het voormalige ondergrondse station Luik-Sint-Lambertus" (56004973C)

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

25

Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réhabilitation de l'ancienne gare souterraine de Liège-Saint-Lambert" (56004973C)

25

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

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbindingen vanuit het station Genk" (56004983C)

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

27

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les liaisons ferroviaires au départ de la gare de Genk" (56004983C)

27

Orateurs: Wouter Raskin, 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 status van de veelplegersdatabank" (56004989C)

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

28

Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état d'avancement de la base de données des récidivistes" (56004989C)

28

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

Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de verplichte invoering van ETCS-onlytreinverkeer" (56005047C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-onlydatum tot eind 2027" (56005100C)

- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-verplichting tot 2027" (56005133C)

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de invoering van het ETCS-onlysysteem" (56005195C)

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

29

29

29

29

29

Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation de faire circuler uniquement des trains équipés de l'ETCS" (56005047C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de la date "ETCS only" à fin 2027" (56005100C)

- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation du système ETCS à 2027" (56005133C)

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'instauration du système ETCS only" (56005195C)

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

29

29

29

29

29

durable

- Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Palestijnse vlaggen aan het station Brussel-Centraal" (56005069C) 32
Sprekers: Sam Van Rooy, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La présence de drapeaux palestiniens à la gare de Bruxelles-Central" (56005069C) 32
Orateurs: Sam Van Rooy, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wateroverlast in de stationsparking van Gent-Sint-Pieters" (56005101C) 33
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau dans le parking de la gare de Gand-Saint-Pierre" (56005101C) 33
Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Anne Pirson aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere communicatie over afgeschafte treinen" (56005126C) 34
Sprekers: Anne Pirson, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Anne Pirson à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le renforcement de la communication sur la suppression des trains" (56005126C) 34
Orateurs: Anne Pirson, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nummerplaat met kenteken 7 OKTOBR" (56005197C) 36
Sprekers: Sam Van Rooy, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La plaque d'immatriculation "7 OKTOBR"" (56005197C) 36
Orateurs: Sam Van Rooy, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Samengevoegde vragen van 37
 - Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De introductie van de focusflitser in Nederland" (56005211C) 37
 - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van de superfocusflitser" (56005228C) 37
 - Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Onbemande flitscamera's die meerdere overtredingen kunnen vaststellen" (56005303C) 37
Sprekers: Irina De Knop, Frank Troosters, Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Questions jointes de 37
 - Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mise en service des radars "focusflitser" aux Pays-Bas" (56005211C) 37
 - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'utilisation du radar "focusflitser"" (56005228C) 37
 - Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les radars automatiques capables de constater diverses infractions" (56005303C) 37
Orateurs: Irina De Knop, Frank Troosters, 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 "Het negeren van een rood licht aan spoorwegovergangen" (56005217C) 39
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 non-respect du feu rouge à un passage à niveau" (56005217C) 39
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 beheer van stations in een geliberaliseerde context" (56005218C) <i>Sprekers: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	40	Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gestion des gares dans un contexte de libéralisation" (56005218C) <i>Orateurs: Irina De Knop, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	40
Samengevoegde vragen van - Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toename van het aantal ongevallen met e-steps" (56005252C) - Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongevallen met e-steps en motorrijders" (56005304C) <i>Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	40 40 40	Questions jointes de - Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques" (56005252C) - Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les accidents impliquant des trottinettes électriques et des motos" (56005304C) <i>Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	40 40 40
Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De communicatie tijdens een verstoorde avondspits door een brand in Vilvorde" (56005299C) <i>Sprekers: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	42	Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La communication lors des perturbations en heure de pointe liées à un incendie survenu à Vilvorde" (56005299C) <i>Orateurs: Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	42
Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op zwartrijders" (56005302C) <i>Sprekers: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	43	Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle des resquilleurs" (56005302C) <i>Orateurs: Tine Gielis, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	43
Samengevoegde vragen van - Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stokkende modal shift" (56005196C) - Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het mislukken van de modal shift" (56005231C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling</i>	44 44 44	Questions jointes de - Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transfert modal en perte de vitesse" (56005196C) - Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'échec du transfert modal" (56005231C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable</i>	44 44 44

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 27 MEI 2025

Namiddag

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

du

MARDI 27 MAI 2025

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.45 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La discussion des questions est ouverte à 14 h 45 par M. Frank Troosters, président.

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

Le texte en italique est le résumé de la question préalablement déposée.

01 Actualiteitsdebat over het voorakkoord met de spoorbonden en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004707C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56004906C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorbonden" (56005041C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact van de pensioenhervorming op de NMBS en Infrabel" (56005045C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord van de minister met de vakorganisaties" (56005058C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorstakingen" (56005059C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord met de spoorvakbonden" (56005095C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het sociaal voorakkoord bij het spoor" (56005192C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de besparing op de pensioenen bij

01 Débat d'actualité sur le préaccord avec les syndicats du rail et questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats des chemins de fer" (56004707C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des chemins de fer" (56004906C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu avec les syndicats de cheminots" (56005041C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence de la réforme des pensions sur la SNCB et Infrabel" (56005045C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu par le ministre avec les organisations syndicales" (56005058C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les grèves sur le rail" (56005059C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord avec les syndicats des cheminots" (56005095C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord social pour le secteur ferroviaire" (56005192C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité,

de NMBS" (56005230C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gesprekken met de vakbonden bij de NMBS" (56005237C)

Climat et Transition environnementale) sur "Les conséquences des mesures d'économies en matière de pension à la SNCB" (56005230C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les discussions avec les syndicats de la SNCB" (56005237C)

01.01 Irina De Knop (Open Vld): Na meer dan 20 stakingsdagen en maanden van onrust en ongemak voor de pendelaars, is er blijkbaar eindelijk een voorakkoord gesloten met de spoorvakbonden. De onderhandelingen met minister Jambon lopen blijkbaar nog.

01.01 Irina De Knop (Open Vld): Après plus de 20 jours de grève et des mois d'inquiétude et de désagrément pour les navetteurs, un préaccord semble finalement avoir été conclu avec les syndicats des chemins de fer. Apparemment, les négociations avec le ministre Jambon sont toujours en cours.

In de media konden we intussen heel wat informatie vergaren over de inhoud van het voorakkoord, maar het Parlement heeft nog geen tekst ontvangen. Naar verluidt zouden de statutaire aanwervingen vanaf 2028 worden stopgezet en zouden heel wat hr-taken worden overgeheveld naar Infrabel en de NMBS.

Entre-temps, nous avons déjà pu recueillir par le biais des médias de nombreuses informations sur la teneur du préaccord, mais le Parlement n'a pas encore reçu de texte. Il semblerait qu'il soit mis fin aux recrutements statutaires à partir de 2028 et que de nombreuses tâches liées à la gestion des ressources humaines soient transférées vers Infrabel et la SNCB.

Welke elementen werden opgenomen in het voorakkoord? Waarom werd ervoor gekozen om pas in 2028 te stoppen met vaste benoemingen? Welke taken blijven in de tussenperiode bij HR Rail en welke worden overgeheveld naar Infrabel en de NMBS? Hoe zal het contractuele statuut van het toekomstige spoorpersoneel eruitzien? Onder welk paritair comité zal het vallen?

Quels éléments sont-ils intégrés dans le préaccord? Pourquoi a-t-on choisi l'option de ne mettre fin aux nominations définitives qu'en 2028? Quelles missions demeurent, dans l'intervalle, de la compétence de HR Rail et lesquelles seront transférées vers Infrabel et la SNCB? En quoi consistera le statut contractuel du futur personnel des chemins de fer? À quelle commission paritaire ressortira-t-il?

Hoe zult u het statuut moderniseren? Hebt u daarvoor gekeken naar voorbeelden van buitenlandse spoorondernemingen?

Comment moderniserez-vous le statut? Vous êtes-vous inspiré des exemples d'entreprises ferroviaires étrangères?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): In het voorakkoord met de vakbonden zou staan dat de verworven rechten worden gevrijwaard. Wat wordt daarmee bedoeld? Welke thema's lagen op tafel bij de onderhandelingen met de vakbonden?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le préaccord conclu avec les syndicats prévoirait la préservation des droits acquis. Qu'entend-on par-là? Quels sujets ont été abordés lors des négociations avec les syndicats?

Is het voorakkoord reeds voorgelegd aan de achterban van de vakbonden? Hoe reageerden zij? Is het akkoord inmiddels goedgekeurd? Wanneer wordt het voorgelegd aan de regering? Verwacht u dat het de sociale rust zal herstellen? Hoe zult u de voortgang opvolgen?

Le préaccord a-t-il déjà été soumis à la base syndicale? Quelle a été sa réaction? L'accord a-t-il entre-temps été approuvé? Quand sera-t-il présenté au gouvernement? Vous attendez-vous à ce qu'il permette de rétablir la paix sociale? Comment en assurerez-vous le suivi?

Wat wordt de rol van HR Rail in het nieuwe organigram? Hoe zal de taakverdeling tussen de NMBS en Infrabel eruitzien? Hoe zullen de hervormingen op het terrein worden gerealiseerd? Wanneer zullen de bevoegdheden, het personeel e.d. worden overgeheveld? Over hoeveel

Quel sera le rôle de HR Rail dans le nouvel organigramme? Comment la répartition des tâches entre la SNCB et Infrabel sera-t-elle organisée? Comment les réformes seront-elles mises en œuvre sur le terrain? Quand les compétences, le personnel, etc., seront-ils transférés? Combien de membres du

personeelsleden gaat het? Op welke manier zullen de verworven rechten van personeelsleden die overstappen van HR Rail naar de NMBS of Infrabel worden gegarandeerd?

Klopt het dat de extra kosten voor de NMBS en Infrabel worden geraamd op meer dan 300 miljoen euro? Waarop is die raming gebaseerd? Hoe verhoudt de hervorming zich tot de doelstellingen die aan de NMBS en Infrabel zijn opgelegd in het openbaredienstcontract?

01.03 Frank Troosters (VB): *U hebt een voorakkoord bereikt met de drie grootste spoorvakbonden. Wat is de inhoud? Hoe reageren de leden van de betrokken spoorvakbonden? Hoe zullen de gemaakte afspraken worden uitgevoerd?*

Wat vindt u ervan dat er op 20 mei voor de zoveelste keer werd gestaakt bij het spoor? Wat zult u doen om toekomstige stakingen te vermijden? Hoe wilt u het geschonden vertrouwen bij de treinreizigers herstellen?

Volgens de NMBS en Infrabel zullen de aangekondigde pensioenhervormingen van Arizona hen tegen 2032 meer dan 300 miljoen euro kosten, en dat boven op de reeds opgelegde besparing van 675 miljoen euro. Ondanks die besparingen blijft de regering vasthouden aan de doelstellingen die de spoorbedrijven volgens de beheerscontracten moeten behalen. Welke financiële impact zullen de geplande pensioenhervormingen hebben voor de spoorbedrijven? Laat u een opening om de beheerscontracten aan te passen? Zult u compenserende maatregelen nemen ten gunste van de spoorbedrijven?

01.04 Julien Matagne (Les Engagés): U staat op het punt om een belangrijk sociaal voorakkoord met de vakbonden te sluiten. In die tekst wordt er gefocust op de mobiliteit en de human resources, waarbij principes als de tewerkstellingsgarantie en de inachtneming van verworven rechten centraal staan. Tevens is er sprake van een overheveling van bevoegdheden, hoewel HR Rail ook blijft bestaan. Les Engagés wil het model doen evolueren om de levensvatbaarheid van de openbare dienstverlening bij het spoor te garanderen en de rechten van de werknemers te vrijwaren.

Kunt u ons meer duidelijkheid verschaffen over de vooruitgang van de gesprekken en het oogmerk van het volledige akkoord? Wat zijn de volgende fases van de procedure, met name wat de voorstelling van de plannen aan de regering betreft?

personnel sont concernés? De quelle manière les droits acquis des membres du personnel qui passeront de HR Rail à la SNCB ou Infrabel seront-ils garantis?

Est-il exact que les coûts supplémentaires pour la SNCB et Infrabel sont estimés à plus de 300 millions d'euros? Sur quels éléments cette estimation est-elle fondée? Comment cette réforme s'inscrit-elle dans les objectifs imposés à la SNCB et Infrabel dans le contrat de service public?

01.03 Frank Troosters (VB): *Vous avez conclu un accord préliminaire avec les trois plus grands syndicats de cheminots. Quelle en est la teneur? Quelle est la réaction des membres des syndicats concernés? Comment les accords conclus seront-ils mis en œuvre?*

Que pensez-vous de la énième grève des chemins de fer du 20 mai? Que ferez-vous pour empêcher de nouvelles grèves? Comment allez-vous rétablir la confiance entamée des usagers du train?

Selon la SNCB et Infrabel, la réforme des pensions annoncée par l'Arizona leur coûtera plus de 300 millions d'euros d'ici 2032, en plus des 675 millions d'euros d'économies déjà imposées. Malgré ces économies, le gouvernement maintient les objectifs que les entreprises ferroviaires doivent atteindre en vertu des contrats de gestion. Quelles conséquences financières la réforme des pensions aura-t-elle pour les entreprises ferroviaires? Êtes-vous ouvert à une modification des contrats de gestion? Prendrez-vous des mesures compensatoires en faveur des entreprises ferroviaires?

01.04 Julien Matagne (Les Engagés): Vous êtes en train de conclure un important préaccord social avec les syndicats. Le texte aborde la mobilité, les ressources humaines, avec les principes de garantie de l'emploi et le respect des droits acquis et un transfert de compétences tout en maintenant HR Rail. Les Engagés veulent faire évoluer le modèle pour garantir la viabilité du service public ferroviaire et les droits des travailleurs.

Pouvez-vous nous éclairer sur l'état d'avancement des discussions et sur la finalité de l'accord complet? Quelles sont les prochaines étapes du processus, notamment concernant la présentation du projet au gouvernement?

01.05 Dimitri Legasse (PS): De twee voornaamste spoorbonden hebben aan de vooravond van een nieuwe nationale staking het voorakkoord, dat u na moeilijke onderhandelingen bereikt had, verworpen.

Het pensioendossier blijft een brandend vraagstuk. Het voornemen om de statutaire benoemingen af te schaffen zet kwaad bloed bij het spoorpersoneel, dat voor 90 % uit statutaire medewerkers bestaat. Uw voorstel om vanaf 2028 over te stappen op contractuele aanwervingen viel op een koude steen.

U zou ermee ingestemd hebben dat er voor die personeelsleden over een collectieve arbeidsovereenkomst onderhandeld zou worden in de schoot van de Nationale Paritaire Commissie.

Bevestigt u dat? Bevestigt u ook dat het orgaan voor sociaal overleg als enige structuur voor het spoorpersoneel behouden blijft, waarbij er een tweederderegeld geldt voor de goedkeuring van de beslissingen? Hoe zou in uw plan de toekomst van HR Rail eruitgezien hebben, aangezien de aanwervingen voortaan zouden gebeuren door de NMBS en Infrabel? Bevestigt u dat er volgens uw plannen geen personeel gerekwireerd zou worden in geval van stakingen en dat de gegarandeerde minimale dienstverlening toegepast zou worden? Wat zult u ondernemen nu uw voorakkoord door het spoorpersoneel verworpen werd? Komt alles nu op de helling te staan? Over welke manoeuvreerruimte beschikt u? Streven alle leden van de regering naar een akkoord dat de vakbonden kan geruststellen?

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Zult u, nu het akkoord door de vakbonden verworpen werd, uw plannen herzien en luisteren naar de mensen die de treinen dagelijks laten rijden?

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Hebt u al positieve signalen gekregen over het akkoord? Hoe gaat u hiermee verder? Het is tevens belangrijk om het pensioendebat op te nemen in dit dossier, aangezien dat rechtstreeks raakt aan het sociaal statuut. Er mag geen voorafname gebeuren om nadien afzonderlijke akkoorden over de pensioenen te sluiten. Hoe zult u daarmee omgaan, zeker met het oog op de nodige sociale vrede? Kunt u garanderen dat de gevraagde efficiëntiewinsten in de komende jaren niet opnieuw worden afgewenteld op de personeelsleden?

01.08 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Aan de vakorganisaties werd gevraagd om zich in de loop van de dag uit te spreken over het sociaal voorakkoord.

01.05 Dimitri Legasse (PS): Les deux principaux syndicats ont rejeté le préaccord que vous aviez conclu après de dures négociations, à la veille d'une nouvelle grève nationale.

Le dossier des pensions reste brûlant. La question de la fin de la statutarisation des agents hérisse les cheminots, qui sont à 90 % statutaires. Votre proposition de passer à des recrutements contractuels dès 2028 a été fraîchement accueillie.

Vous auriez accepté qu'une convention collective pour ce personnel soit négociée au sein de la Commission paritaire nationale.

Le confirmez-vous? Ainsi que le maintien de l'organe de dialogue social comme structure unique pour les cheminots, avec la règle des deux tiers pour approuver les décisions? Quel aurait été à l'avenir le rôle de HR Rail dans votre plan, vu que le recrutement incomberait désormais à la SNCB et à Infrabel? Confirmez-vous qu'il n'y aurait pas eu de réquisition du personnel en cas de grève et que le service minimum garanti aurait été appliqué? Que ferez-vous suite au rejet de votre préaccord par les cheminots? Tout est-il remis en question? Quelle est votre marge de manœuvre? Tous au sein du gouvernement visent-ils un accord rassurant pour les syndicats?

01.06 Farah Jacquet (PVDA-PTB): À présent que l'accord a été rejeté par les syndicats, reverrez-vous vos plans et entendrez-vous ceux qui font rouler les trains au quotidien?

01.07 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Avez-vous déjà reçu des signaux positifs concernant l'accord? Comment allez-vous procéder pour la suite? Il importe également d'inclure le débat sur les pensions dans ce dossier, puisqu'il concerne directement le statut social. Aucune mesure ne devrait être prise par anticipation pour conclure ensuite des accords distincts sur les pensions. Comment comptez-vous gérer ce dossier, en particulier dans le souci de préserver la paix sociale? Pouvez-vous garantir que les gains d'efficacité demandés ne se répercuteront pas une nouvelle fois sur les membres du personnel dans les années à venir?

01.08 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les organisations syndicales ont été invitées à se prononcer sur le préaccord social dans le courant de la journée.

(Frans) Tot nu toe heb ik nog geen bericht ontvangen – noch een bekrachtiging, noch een verwerping – van de vertegenwoordigers van de vakbondsorganisaties met wie ik om de onderhandelingstafel gezeten heb en een voorakkoord gesloten heb.

(Nederlands) Ik heb me jegens de vakbondsafgevaardigden geëngageerd om geen commentaar te geven tijdens de raadpleging van hun basis. Na hun officiële reactie, die ik verwacht in de komende uren, zal ik alle documenten openbaar maken.

De fundamentele beginselen van dit voorakkoord zijn: gewaarborgde tewerkstelling; behoud van de verworven rechten; overdracht van competenties in aanwerving, selectie en loopbaan; behoud van de centrale rol van HR Rail inzake het sociaal overleg, de reglementering, het personeelsstatuut en de contracten; en een gemoderniseerd kader met een evolutie naar realistischer contractuele relaties.

(Frans) Ik neem pas een standpunt in nadat ik kennisgenomen heb van het omstandige document waarin het standpunt van de vakbonden weergegeven wordt. Dat is mijn manier van werken.

Ik heb altijd naar een transparante dialoog gestreefd waarin het standpunt van alle betrokkenen wordt gerespecteerd. Het is van cruciaal belang dat de spoorwegsector zich voorbereidt op de periode na 2032. Ik roep eenieder ertoe op zijn verantwoordelijkheid te nemen om het proces tot een goed einde te brengen, zodat de spoorwegsector kan worden ondersteund. We zullen in de toekomst moeten bewijzen dat we concurrerend zijn, dat gaat hand in hand met de sociale stabiliteit in de sector. Als er geen efficiëntiemarge is tegen 2032, dreigen de sociale problemen nog veel groter te worden.

De intersectorale stakingen op 19 en 20 mei houden geen verband met het voorakkoord, maar met de problemen in verband met de pensioenhervorming. De vakbonden zijn in dialoog gegaan met de minister van Pensioenen en de sfeer is constructief.

Wat de mogelijke kosten van de pensioenhervormingen betreft, beschik ik over dezelfde ramingen als u. De bedragen zijn inderdaad aanzienlijk en zullen zwaar op de sector drukken. Ik ben van plan ze te laten meewegen bij de te realiseren besparingen. We kunnen de sector niet vragen het uitgestippelde prestatietraject te volgen,

(En français) À ce jour, je n'ai reçu aucune communication, confirmation ou infirmation, des représentants des organisations syndicales avec lesquels j'ai négocié et signé un préaccord.

(En néerlandais) Je me suis engagé envers les délégués syndicaux à ne pas faire de commentaires durant la consultation de leur base. Après leur réaction officielle, que j'attends dans les prochaines heures, je publierai l'ensemble des documents.

Les principes fondamentaux de ce préaccord sont les suivants: la garantie de l'emploi, la préservation des droits acquis, le transfert des compétences en matière de recrutement, de sélection et de carrière, le maintien du rôle central joué par HR Rail en ce qui concerne la concertation sociale, la réglementation, le statut du personnel et les contrats, ainsi que la modernisation du cadre prévoyant une évolution vers des relations contractuelles plus réalistes.

(En français) Je ne prendrai position qu'après avoir pris connaissance du document détaillé reflétant l'avis des organisations syndicales. C'est ma manière de procéder.

J'ai toujours souhaité un dialogue transparent et respectueux des positions de tous. Il est indispensable que le secteur ferroviaire se prépare à l'après 2032. J'en appelle à la responsabilité de chacun pour que le processus aboutisse en vue de permettre un accompagnement du secteur ferroviaire. Il faudra prouver à l'avenir que nous sommes compétitifs, cela va de pair avec la stabilité sociale du secteur. Sans marge d'efficience d'ici 2032, les difficultés sociales risquent d'être bien plus importantes.

Concernant les grèves intersectorielles des 19 et 20 mai, elles ne sont pas liées au préaccord, mais aux problématiques concernant la réforme des pensions. Les syndicats ont entamé un dialogue avec le ministre des Pensions et le climat est constructif.

En ce qui concerne les coûts potentiels des réformes en matière de pensions, je dispose des mêmes estimations que vous. Les montants sont effectivement importants et pèseront lourd sur le secteur. J'envisage de les mettre dans la balance des économies à réaliser. On ne peut pas demander au secteur de suivre sa trajectoire de performances,

besparingen door te voeren en ook nog de kosten van de hervormingen voor zijn rekening te nemen. Dat zou onevenwichtig zijn.

De geplande besparingen bij de NMBS en Infrabel zullen de doelstellingen die respectievelijk in het openbaredienstcontract en het performantiecontract werden vastgelegd, niet in het gedrang brengen. De verwezenlijking van die doelstellingen zal grondig geëvalueerd worden bij de *mid-term review*, die gepland is voor 2027.

Het voorakkoord is het resultaat van een open en verantwoordelijke dialoog en vormt een solide basis voor het versterken van de sociale stabiliteit in de sector.

01.09 Irina De Knop (Open Vld): Ik begrijp dat de onderhandelingen niet makkelijk zijn en dat u niet op de feiten vooruit kan lopen. Het is echter niet ernstig dat in de pers en op de websites van de vakbonden al veel elementen uit het voorakkoord staan, terwijl u zich hier in stilzwijgen hult. Misschien moet u de vakbonden een deadline geven.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik heb er begrip voor dat u de afspraken met de vakbonden naleeft, maar zodra er duidelijkheid is, moet u transparant communiceren naar het personeel en de sector om sociale onrust te vermijden. De commissieleden moeten tijdig geïnformeerd worden over het akkoord en de hervormingen, liefst vóór de bekendmaking in de media.

01.11 Frank Troosters (VB): Ik hou ervan als mensen zich aan hun woord houden, maar het Parlement wordt momenteel gegijzeld zolang de vakbonden zich niet uitspreken en zij u niet officieel informeren. Het wordt hoog tijd dat wij antwoorden krijgen op onze herhaalde vragen. Ik hoop vooral op sociale vrede en op een snelle doorstroming van informatie naar het Parlement, zonder het spelletje met de vakbonden nog lang te moeten meespelen.

01.12 Julien Matagne (Les Engagés): Ik verwacht nog meer details, maar ben blij met de principes die in het voorakkoord staan: de werkzekerheid, de verworven rechten, de overdracht van bevoegdheden, het behoud van HR Rail en een modernisering van het kader voor het sociaal overleg tegen 2032. U kunt op onze steun rekenen.

01.13 Dimitri Legasse (PS): Het werk van de commissie wordt belemmerd door een gebrek aan informatie. We krijgen geen nieuws over de pensioenen. U herhaalt dat u geen minister van Pensioenen bent; u bent wellicht de minister van de

de faire des économies et de prendre en plus en charge le coût des réformes. Ce serait déséquilibré.

Les économies prévues pour la SNCB et Infrabel ne remettront pas en cause les objectifs fixés dans le contrat de service public et le contrat de performance. Leur mise en œuvre fera l'objet d'une évaluation approfondie lors de la *mid-term review* prévue en 2027.

Le préaccord est le fruit d'un dialogue ouvert et responsable et constitue une base solide pour renforcer la stabilité sociale du secteur.

01.09 Irina De Knop (Open Vld): Je conçois que les négociations ne soient pas aisées et que vous ne puissiez pas anticiper sur les faits. Il n'est toutefois pas sérieux que de nombreux éléments de l'accord préliminaire figurent déjà dans la presse et sur les sites internet des syndicats, alors que vous vous murez dans le silence en commission. Peut-être devriez-vous imposer un délai aux syndicats.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je comprends que vous respectiez les accords avec les syndicats, mais une fois la situation clarifiée, vous devrez adresser une communication transparente au personnel et au secteur afin d'éviter toute agitation sociale. Les membres de la commission doivent être informés de l'accord et des réformes en temps voulu, de préférence avant la publication dans les médias.

01.11 Frank Troosters (VB): J'apprécie que les engagements soient tenus, mais le Parlement est pris en otage tant que les syndicats ne s'expriment pas et qu'ils ne vous informent pas officiellement. Il est grand temps que nous obtenions des réponses à nos questions répétées. J'espère surtout la paix sociale et une communication rapide au Parlement, sans que le petit jeu avec les syndicats n'ait à continuer encore longtemps.

01.12 Julien Matagne (Les Engagés): J'attends davantage de précisions mais je salue les principes du préaccord: la garantie d'emploi, des droits acquis, le transfert de compétences, le maintien d'HR Rail, la concertation sociale dans un cadre modernisé en vue de 2032. Vous avez notre soutien.

01.13 Dimitri Legasse (PS): La commission ne peut pas travailler en raison du manque d'informations. Nous sommes sans nouvelles des pensions. Vous répétez que vous n'êtes pas ministre des Pensions, vous êtes sans doute le ministre des

stakingen of de liberalisering, waarover niet gesproken mag worden!

grèves ou de la libéralisation dont on ne peut pas parler!

U weigert het te hebben over bepaalde punten in het voorakkoord die nochtans in de pers doorsijpelen. U moet met meer details naar de commissie terugkomen, want dat is de plek waar het debat gevoerd moet worden.

Vous refusez d'aborder des points du préaccord qui filtrent pourtant dans la presse. Revenez avec plus de détails en commission, qui est le lieu où il faut en discuter.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De besparingen bij de NMBS" (56004405C)

02 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les économies à la SNCB" (56004405C)

02.01 Irina De Knop (Open Vld): De spoorwegen moeten tegen 2029 675 miljoen euro besparen, waarvan 50 miljoen in 2025. De NMBS zal het grootste deel van die besparingen moeten verwezenlijken.

02.01 Irina De Knop (Open Vld): Les chemins de fer doivent réaliser des économies à hauteur de 675 millions d'euros d'ici 2029, dont 50 millions en 2025. La SNCB devra concrétiser la plus grande partie de ces économies.

Welke maatregelen zullen de NMBS en Infrabel nemen? Hoe zal de regering ervoor zorgen dat die besparingen niet tot hogere ticketprijzen leiden? Hoe garandeert ze de stiptheid en de frequentie van de treindiensten? Hoe wil ze langere wachttijden, verminderde comfortstandaarden en minder beschikbare zitplaatsen vermijden?

Quelles mesures la SNCB et Infrabel prendront-elles? Comment le gouvernement va-t-il veiller à ce que ces économies n'entraînent pas une hausse des prix des billets? Comment garantira-t-il la ponctualité et la fréquence des liaisons ferroviaires? Comment compte-t-il éviter un allongement des temps d'attente, une réduction des normes de confort et un abaissement du nombre de places assises disponibles?

02.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De besparingen in 2025 zijn als volgt verdeeld: een terugbetaling van 41 miljoen euro die de NMBS in 2024 te veel heeft geïnd, een investeringsinspanning van 4,5 miljoen euro van de NMBS en een operationele inspanning van 4,5 miljoen euro van Infrabel. Beide ondernemingen hebben in 2024 winst geboekt. Daardoor zullen de inspanningen van 2025 geen impact hebben op de uitgevoerde taken.

02.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les économies réalisées en 2025 se répartissent comme suit: le remboursement du montant de 41 millions d'euros indûment perçu par la SNCB en 2024, un effort d'investissement de 4,5 millions d'euros de la part de la SNCB et un effort opérationnel de 4,5 millions à consentir par Infrabel. En 2024, ces deux entreprises ont été bénéficiaires. De ce fait, les efforts consentis en 2025 n'auront pas d'incidence sur les tâches exécutées.

De ambities van de contracten tussen de openbare spoorwegondernemingen en de Staat werden in het regeerakkoord vastgelegd. Ze hebben betrekking op zowel de stiptheid, het aanbod als de kwaliteit van de dienstverlening. In het kader van het nieuwe vervoersplan 2026-2029 bereidt de NMBS, in samenwerking met de gewesten, een gecombineerd vervoersaanbod voor. Er zal rekening worden gehouden met de belangen van het personeel.

Les ambitions des contrats conclus entre les entreprises ferroviaires publiques et l'État ont été définies dans l'accord de gouvernement. Elles concernent tant la ponctualité que l'offre et la qualité du service. Dans le cadre du nouveau plan de transport 2026-2029, la SNCB prépare, en collaboration avec les régions, une offre de transport combinée. Les intérêts du personnel seront pris en compte.

De reizigers zullen niet opdraaien voor de nieuwe tariefstructuur van de NMBS, die voor het einde van dit jaar is gepland en die voor iedereen voordelen biedt. Ik zet in op verdere productiviteitsverhogingen en schaalvoordelen om deze besparing te realiseren. Ik zal erop toezien dat de ondernemingen

La nouvelle structure tarifaire de la SNCB, qui est prévue pour la fin de cette année et offre des avantages à tout le monde, ne sera pas répercutée sur les voyageurs. Je mise sur de nouveaux gains de productivité et de nouvelles économies d'échelle pour réaliser les économies prévues. Je veillerai à

een grondige economische analyse uitvoeren.

ce que les entreprises effectuent une analyse économique approfondie.

02.03 Irina De Knop (Open Vld): Ik concludeer dat u op voldoende inkomsten rekent om het plaatje te laten kloppen.

02.03 Irina De Knop (Open Vld): J'en conclus que vous comptez sur des recettes suffisantes pour que les comptes coïncident.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De alcohollimiet bij beroepschauffeurs" (56004458C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Alcogates" (56005301C)

03 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le taux d'alcoolémie autorisé pour les chauffeurs professionnels" (56004458C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les alcogates" (56005301C)

03.01 Irina De Knop (Open Vld): De beroepsfederatie Febetra pleit al geruime tijd voor een nultolerantie voor alcohol achter het stuur voor vrachtwagenchauffeurs, die volgens haar een voorbeeldfunctie hebben. Welke plannen hebt u in dat verband?

03.01 Irina De Knop (Open Vld): La fédération professionnelle Febetra plaide depuis longtemps pour une tolérance zéro envers l'alcool au volant pour les chauffeurs de camions, dont elle estime qu'ils ont une fonction d'exemple. Quels sont vos projets à ce sujet?

03.02 Tine Gielis (cd&v): Onlangs lanceerde u het voorstel van *alcoholgates*, automatische poorten waarlangs professionele bestuurders moeten passeren om een alcoholtest af te leggen vooraleer ze de weg op kunnen. De sector vindt dat voorstel weinig doelgericht. Vooral in de haven zijn er bezorgdheden over de wachttijden aan de *alcoholgates* en de impact ervan op de concurrentiepositie. In de havengebieden speelt het probleem bovendien minder, omdat er minder gelijktijdige weggebruikers zijn.

03.02 Tine Gielis (cd&v): Vous avez récemment proposé d'introduire des *alcogates*, des portiques automatiques équipés de dispositifs de contrôle d'alcoolémie, que les chauffeurs professionnels devraient franchir avant de pouvoir prendre la route. Le secteur juge cette proposition peu ciblée. Dans les ports, en particulier, des inquiétudes sont exprimées quant aux temps d'attente à ces portiques et à leur incidence sur la compétitivité. En outre, dans ces zones portuaires, le problème est moins aigu puisque moins d'usagers de la route s'y déplacent simultanément.

Wat zijn uw concrete plannen? Werd de opdracht gegeven om een en ander nader te onderzoeken? Hoe gaat u om met de bekommernissen van de sector?

Quels sont vos projets concrets? Des études supplémentaires ont-elles été commandées? Comment réagissez-vous aux préoccupations du secteur?

03.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Sinds 2015 is de limiet voor alcohol achter het stuur verlaagd naar 0,2 promille voor professionele bestuurders. 0,2 promille komt technisch gezien overeen met een nultolerantie. Of het officiële gehalte nu 0,0 of 0,2 promille bedraagt, is niet relevant. We moeten het principe uitdragen dat drinken en rijden niet samengaan. Die nultolerantie voor professionele bestuurders is een goede zaak, omdat zij voertuigen besturen met een grote massa en instaan voor de veiligheid van passagiers.

03.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): En 2015, la valeur limite pour l'alcool au volant a été abaissée à 0,2 pour mille pour les conducteurs professionnels. Techniquement, 0,2 pour mille équivaut à une tolérance zéro. La différence entre une teneur officielle à 0,0 ou à 0,2 pour mille n'est pas significative. Nous devons faire comprendre le principe selon lequel l'alcool est incompatible avec la conduite. Il est positif que nous appliquions cette tolérance zéro pour les conducteurs professionnels, car ces derniers conduisent des véhicules d'une masse importante et doivent assurer la sécurité de passagers.

Wat de handhaving betreft, denk ik niet dat we de

En ce qui concerne les contrôles, je ne pense pas

transportsector specifiek moeten viseren. Vrachtwagenbestuurders zijn doorgaans minder onder invloed dan niet-professionele bestuurders.

que nous devons viser spécifiquement le secteur des transports. Les cas de conduite sous influence sont généralement moins nombreux parmi les conducteurs de poids lourds que chez les conducteurs non professionnels.

Ik heb mijn team gevraagd om de haalbaarheid van de invoering van *alcoholgates* te bestuderen. De pilootprojecten in de havens van Stockholm en Göteborg waren niet gericht op professioneel vervoer, maar op alle bestuurders die de veerboot namen. Bij ons worden veel minder veerboten genomen en we kunnen de toepassing dus niet zomaar kopiëren. De alcoholcontroles verliepen snel en hadden geen negatieve impact op de verkeersstroom.

J'ai demandé à mon équipe d'examiner la faisabilité de la mise en place de postes de contrôle de l'alcoolémie. Les projets pilotes réalisés dans les ports de Stockholm et de Göteborg visaient non pas spécifiquement le secteur du transport professionnel, mais bien tous les conducteurs qui y prenaient un ferry. Nous ne pouvons pas nous contenter de recopier cette pratique étant donné le nombre nettement plus faible de conducteurs empruntant un ferry dans notre pays. Les contrôles d'alcoolémie réalisés en Suède étaient rapides et n'ont pas eu d'incidence sur les flux de trafic.

Ik viseer de transportsector niet. Ik wil de strijd tegen alcohol in het verkeer tegengaan voor alle bestuurders. Er is nog geen concreet plan voor de invoering van *alcoholgates*. Zoiets moet eerst breed overlegd worden met de betrokken sectoren en de minister van Binnenlandse Zaken. De pakkans voor rijden onder invloed verhogen voor alle bestuurders is hoe dan ook een speerpunt van mijn verkeersveiligheidsbeleid.

Je ne vise pas le secteur des transports. Je veux combattre l'alcool au volant pour l'ensemble des conducteurs. Nous n'avons pas encore de projet concret pour l'instauration de postes de contrôle d'alcoolémie. Une telle démarche nécessite d'abord une large concertation avec les secteurs concernés et avec le ministre de l'Intérieur. Un des fers de lance de ma politique de sécurité routière consiste à accroître, pour tous les conducteurs sous influence, la probabilité d'être pris sur le fait.

03.04 Irina De Knop (Open Vld): Het lijkt erop dat een en ander op de lange baan wordt geschoven. In het regeerakkoord klinken de plannen ambitieuzer.

03.04 Irina De Knop (Open Vld): Il semble que les actions concrètes soient remises aux calendes grecques. Les projets annoncés dans l'accord de gouvernement paraissaient plus ambitieux.

03.05 Tine Gielis (cd&v): Mij stemt het tevreden dat u een structurele oplossing zoekt om alcohol achter het stuur te vermijden. Er moet vooral voor waterdichte systemen worden gezorgd.

03.05 Tine Gielis (cd&v): Je me réjouis d'entendre que vous cherchez une solution structurelle pour éviter l'alcool au volant. Il faut surtout veiller à mettre en place des systèmes infaillibles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet dragen van de veiligheidsgordel" (56004459C)

04 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La conduite sans ceinture de sécurité" (56004459C)

04.01 Irina De Knop (Open Vld): Uit recent onderzoek van Vias institute blijkt dat veel verkeersslachtoffers geen veiligheidsgordel droegen bij een ongeval. Dat verhoogt gevoelig de kans op ernstige verwondingen of overlijden.

04.01 Irina De Knop (Open Vld): Il ressort d'une récente étude de l'institut Vias que de nombreuses victimes de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité lors de leur accident. Ce comportement augmente sensiblement le risque de blessures graves et de décès.

Hoe kan de regering de gordelplicht beter doen naleven? Denkt men aan betere sensibiliseringscampagnes en extra controles? Denkt men ook aan strengere sancties? Hoe kan de

Comment le gouvernement peut-il faire respecter davantage l'obligation du port de la ceinture? De meilleures campagnes de sensibilisation et des contrôles supplémentaires sont-ils envisagés? Des

federale overheid met name jonge bestuurders en bestelwagenchauffeurs aanzetten tot een betere naleving van de gordelplicht?

sanctions plus sévères le sont-elles également? Comment le gouvernement fédéral peut-il encourager notamment les jeunes conducteurs et les chauffeurs de camionnettes à mieux respecter l'obligation du port de la ceinture?

04.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Voor de handhaving zal ik samen met de betrokken partners bekijken of intelligente camera's kunnen worden ingezet om dergelijke inbreuken te detecteren. We willen die technologie proportioneel, transparant en met respect voor de privacy gebruiken in de strijd tegen afleidingen in het verkeer.

04.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): S'agissant des contrôles, j'examinerai avec les partenaires concernés la possibilité de déployer des caméras intelligentes pour détecter les infractions de ce type. Nous voulons utiliser cette technologie de manière proportionnée, transparente et respectueuse de la vie privée dans la lutte contre les distractions au volant.

We moeten best practices in het buitenland bekijken. Er zijn ook reglementaire aanpassingen nodig, onder meer betreffende het respect voor de privacy.

Nous devons examiner les bonnes pratiques mises en place à l'étranger. Des modifications réglementaires sont également nécessaires, notamment en ce qui concerne le respect de la vie privée.

Sensibiliseringscampagnes zijn een regionale bevoegdheid, maar we zullen met Vias institute en de gewesten een communicatiecampagne opzetten om de wijzigingen en nieuwe regels in de wegcode in de verf te zetten, waaronder de nieuwe regels inzake de gordelplicht. Zowel de bestuurder als volwassen passagiers kunnen voortaan immers worden beboet als de passagier geen veiligheidsgordel draagt.

Les campagnes de sensibilisation constituent une compétence régionale, mais nous mettrons en place, en collaboration avec l'institut Vias et les régions, une campagne de communication visant à mettre en lumière les modifications apportées au code de la route et les nouvelles règles y afférentes, dont celles portant sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité. En effet, tant le conducteur que les passagers adultes peuvent désormais se voir infliger une amende si le passager ne porte pas de ceinture de sécurité.

De nieuwe codes voor de openbare weg werden gepubliceerd op 20 september 2024. In dat kader worden bepaalde teksten herwerkt zodat de verwijzingen naar de code voor de openbare weg worden gecorrigeerd. Heel belangrijk is de aanpassing van het KB van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtreding per graad, waardoor bepaalde overtredingen worden verzwaard op basis van de ernst en het gevaar. Deze analyse is echter nog niet af en voorlopig is een overtreding op de gordelplicht nog een tweedegraadsovertreding, beboet met een onmiddellijke inning van 116 euro. Het vervoer van kinderen zonder een gepast kinderbeveiligingssysteem is nu al een derdegraadsovertreding.

Les nouveaux codes de la voie publique ont été publiés le 20 septembre 2024. Dans ce cadre, certains textes font l'objet d'une refonte afin que les références au code de la voie publique soient corrigées. La modification de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré et prévoyant un alourdissement de certaines infractions en fonction de la gravité et du danger est très importante. Toutefois, cette analyse n'est pas encore terminée et une infraction à l'obligation du port de la ceinture constitue encore une infraction du deuxième degré, assortie d'une perception immédiate de 116 euros. Le transport d'enfants sans dispositif approprié de retenue pour enfants constitue aujourd'hui déjà une infraction du troisième degré.

Sinds de zesde staatshervorming zijn zowel de sensibilisering als de verkeerseducatie op school en de rijopleidingen regionale bevoegdheden geworden. Ik sta wel open voor bijvoorbeeld gemeenschappelijke preventiecampagnes.

Depuis la sixième réforme de l'État, tant la sensibilisation que l'éducation scolaire à la sécurité routière et les formations de conduite sont devenues des compétences régionales. En revanche, je suis favorable à la mise en place de campagnes de prévention communes, par exemple.

04.03 **Irina De Knop** (Open Vld): De evaluatie van

04.03 **Irina De Knop** (Open Vld): L'évaluation de

het KB is zeker een goede zaak. De uitrol van intelligente camera's voor steeds meer toepassingen kan de privacy echter verder uithollen en dat vinden wij gevaarlijk. Dat neemt niet weg dat de pakkans en de sensibilisering wel fundamenteel zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het niet respecteren van de snelheidslimiet" (56004460C)

05.01 Irina De Knop (Open Vld): *De Hoeikensstraat in Willebroek is al jaren een gevaarlijke plek met dodelijke ongevallen en vooral jonge slachtoffers. Recente snelheidscontroles tonen aan dat veel bestuurders de snelheidslimieten niet naleven. In het regeerakkoord staat dat recidivisten strenger aangepakt zullen worden.*

Wat is de timing van nieuwe maatregelen? Komen er ook zwaardere boetes? Hoe zult u bijdragen aan een mentaliteitswijziging bij bestuurders?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): U verwijst naar maatregelen tegen snelheidsovertredingen en roekeloos rijgedrag. Ik bevestig dat er gesprekken lopen over een databank voor veelplegers, wat moet leiden tot automatische dagvaardingen in plaats van boetes. De oprichting daarvan vergt samenwerking met veel partijen en uitgebreide impactanalyses. Een exacte timing is er nog niet, maar ik heb minister Verlinden gecontacteerd hierover.

Bij acht snelheidsovertredingen in de laatste drie jaar zal automatisch een dagvaarding volgen, en via cursussen verkeersveiligheid kunnen bestuurders hun gedrag verbeteren. Bepaalde overtredingen zullen zelfs uit het register geschrapt kunnen worden na een cursus die focust op gedragsverandering en op het ombuigen van lakse maatschappelijke normen over risicovol rijgedrag.

Tot slot werken we aan de omzetting van de CBE-richtlijn om ook buitenlandse bestuurders te kunnen straffen.

Via automatische dagvaardingen zet ik sterk in op bewustwording rond gevaarlijk rijgedrag en op

l'arrêté royal est indubitablement une bonne chose. Cependant, le déploiement de caméras intelligentes pour un nombre croissant d'applications peut écorner davantage la protection de la vie privée, ce que nous jugeons dangereux. Il n'en demeure pas moins que la probabilité d'être pris en faute et la sensibilisation sont fondamentales.

L'incident est clos.

05 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le non-respect des limitations de vitesse" (56004460C)

05.01 Irina De Knop (Open Vld): *Cela fait des années que la Hoeikensstraat à Willebroek est une rue dangereuse, où l'on déplore des accidents mortels et surtout de jeunes victimes. De récents contrôles de vitesse montrent que de nombreux conducteurs ne respectent pas les limitations. L'accord de gouvernement prévoit un durcissement des sanctions pour les récidivistes.*

Quel est le calendrier des nouvelles mesures? Des amendes plus sévères seront-elles d'application également? Comment contribuerez-vous à faire changer les mentalités des conducteurs?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Vous évoquez des mesures contre les excès de vitesse et les comportements imprudents au volant. Je confirme que des pourparlers sont en cours en vue de la création d'une base de données des récidivistes, ce qui conduira à des comparutions automatiques en justice plutôt au lieu d'amendes. Cette base de données nécessite une coopération entre de nombreuses parties ainsi que des études d'incidence fouillées. Aucun calendrier précis n'a encore été fixé, mais j'ai contacté la ministre Verlinden à ce sujet.

Huit excès de vitesse dans les trois dernières années donneront automatiquement lieu à une comparution en justice, et des cours de sécurité routière permettront aux conducteurs d'améliorer leur comportement. Certaines infractions pourront même être retirées du casier si le conducteur suit un cours axé sur le changement de comportement et l'infléchissement des normes sociétales laxistes en matière de conduite à risque.

Enfin, nous travaillons à la transposition de la directive CBE afin de pouvoir sanctionner également les conducteurs étrangers.

En instaurant un système de citation automatique, je mets pleinement l'accent sur la sensibilisation aux

gedragsverandering. Naast verkeersveiligheids cursussen komen er herstelopleidingen met een ander sensibiliserend effect. Ik roep de gewesten op hun rol op te nemen in de sensibilisering en zal dit thema zeker aankaarten in de interministeriële conferentie (IMC).

comportements dangereux au volant et sur le changement de ces comportements. Outre les cours de sécurité routière, des formations de réintégration, dont l'effet de sensibilisation sera différent, seront également lancées. J'appelle les régions à assumer leur rôle en matière de sensibilisation et j'aborderai ce sujet lors de la conférence interministérielle (CIM).

05.03 Irina De Knop (Open Vld): Kunt u nog verduidelijken waarover uw brief aan minister Verlinden ging?

05.03 Irina De Knop (Open Vld): Pouvez-vous préciser la teneur du courrier que vous avez adressé à la ministre Verlinden?

05.04 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Die ging over onze gedeelde bevoegdheid. Ik kreeg echter nog geen antwoord.

05.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il portait sur notre compétence partagée. Mais je n'ai pas encore reçu de réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de 10 identieke rittenkaart bij de NMBS" (56004635C)

06 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression par la SNCB de la carte de 10 trajets identiques" (56004635C)

06.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): De 10 identieke rittenkaart, een flexibel alternatief voor reizigers die op regelmatige basis dezelfde route afleggen, werd op 2 april 2025 afgeschaft.

06.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): La carte de 10 trajets identiques, une offre flexible pour les voyageurs qui effectuent régulièrement le même trajet, a été supprimée le 2 avril 2025.

Waarom? Werd bij de beslissing rekening gehouden met reizigers die vanwege de vele spoorstakingen huiverachtig zijn geworden om nog een abonnement aan te schaffen? Wordt er nagedacht aan een alternatief product voor occasionele pendelaars? Bent u bereid bij de NMBS aan te dringen op een herziening van de beslissing of op de invoering van een evenwaardig alternatief?

Pourquoi? Au moment de prendre cette décision, a-t-il été tenu compte des voyageurs qui sont devenus réticents à acheter un abonnement en raison des nombreuses grèves sur le rail? Un autre produit destiné aux navetteurs occasionnels est-il envisagé? Êtes-vous disposé à insister auprès de la SNCB pour qu'elle revoie cette décision ou pour qu'elle instaure un produit équivalent?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Nieuw aangekochte kaarten Standard Multi en Youth Multi zijn sinds begin april nog zes maanden geldig in plaats van een jaar. Die wijziging past in de voorbereiding van het nieuwe tarievgamma, waarbij de huidige kaarten worden vervangen door producten met procentuele kortingen.

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La validité des cartes Standard Multi et Youth Multi achetées depuis début avril est de 6 mois au lieu d'un an. Ce changement s'inscrit dans le cadre de la préparation de la nouvelle gamme tarifaire, qui prévoit le remplacement des cartes actuelles par des produits offrant des réductions en pourcentage.

Ik steun de nieuwe doelstelling van de NMBS om de tarieven te vereenvoudigen, het aantal reizigers te verhogen en het gebruik van de trein buiten de spitsuren te stimuleren. In dat kader zijn de tienrittenkaarten voor tien identieke ritten sinds begin april niet langer te koop. Die kaarten boden geen financiële voordelen ten opzichte van afzonderlijke ritten en vormden dus geen echt flexibel alternatief voor pendelaars die niet dagelijks de trein nemen. De Flex Abonnementen zijn wel een flexibel en betaalbaar alternatief voor pendelaars die twee tot

Je soutiens le nouvel objectif de la SNCB de simplifier ses tarifs, d'augmenter le nombre de voyageurs et d'encourager l'utilisation du train en heures creuses. Dans ce cadre, les cartes de 10 trajets identiques ne sont plus disponibles à la vente depuis début avril. Ces cartes n'offraient pas d'avantages financiers par rapport à des trajets distincts et ne constituaient donc pas une véritable solution flexible pour les navetteurs qui ne prennent pas le train tous les jours. Les Flex Abonnements constituent en revanche une offre flexible et

drie keer per week dezelfde route afleggen.

abordable pour les navetteurs qui effectuent le même trajet deux à trois fois par semaine.

06.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Door de stakingen is de situatie veranderd. Mensen hebben hun vertrouwen verloren in de NMBS en schaffen zich daarom geen abonnement meer aan. We moeten dus een manier vinden om dat vertrouwen te herstellen. Met een alternatief voor de afgeschafte tienrittenkaart kunnen we occasionele pendelaars er hopelijk van overtuigen de trein te blijven gebruiken.

06.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Les grèves ont changé la donne. Les voyageurs ne font plus confiance à la SNCB et n'achètent donc plus d'abonnement. Nous devons donc trouver une manière de rétablir cette confiance. Espérons qu'une solution de substitution à la suppression de la carte de dix voyages permette de convaincre les navetteurs occasionnels de continuer à utiliser le train.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Recuperatief remmen bij treinen" (56004788C)

07 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La stratégie de récupération de l'énergie au freinage des trains" (56004788C)

07.01 Hervé Cornillie (MR): Op het vlak van energie, zijn alle initiatieven die bijdragen tot de productie, de terugwinning en het rationele verbruik van belang. Blijkbaar ontwikkelen de NMBS en Infrabel een strategie om treinen recuperatief te doen remmen en op die manier elektriciteit te produceren.

07.01 Hervé Cornillie (MR): En matière d'énergie, tout ce qui concourt à la production, à la récupération et à l'utilisation rationnelle compte. La SNCB et Infrabel semblent développer une stratégie de récupération de l'énergie au freinage des trains, afin de produire de l'électricité.

Betreft het een proefproject? Wanneer zal het project uitgebreid worden indien zou blijken dat het de gewenste resultaten oplevert?

S'agit-il d'un projet pilote? Quand est-il prévu d'élargir le projet s'il devait s'avérer concluant?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De terugwinning van energie tijdens het remmen van treinen maakt deel uit van het beleid van de NMBS inzake de energietransitie. Het hergebruik van een deel van de energie die opgewekt wordt tijdens het remmen is een veelbelovende piste.

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La récupération d'énergie au freinage des trains s'inscrit dans la politique de transition énergétique de la SNCB. Réutiliser une partie de l'énergie générée lors du freinage constitue une piste prometteuse.

De treinen die uitgerust zijn met een elektrodynamisch remsysteem, kunnen 3 kV elektriciteit naar de bovenleiding terugvoeden, die onmiddellijk gebruikt kan worden door andere treinen die op hetzelfde baanvak rijden, zowel bij het versnellen als voor de comfortuistrusting aan boord.

Les trains équipés d'un système de freinage électrodynamique sont capables de réinjecter dans la caténaire 3 kV d'électricité, qui peut être immédiatement utilisée par d'autres trains présents sur la même section du réseau, tant pour l'accélération que pour les équipements de confort à bord.

De afstand tussen de treinen en onderstations speelt een essentiële rol. Aangezien de spanning op het grootste deel van ons spoornet 3 kV bedraagt, kan de energie niet efficiënt teruggevoerd worden indien er geen enkele andere trein in de nabijheid stroom verbruikt. Ze moet in dat geval via een remweerstand afgeleid worden. De maximaal toegelaten adhesie bij het remmen en de spanningsgrens van de bovenleiding kunnen ook een obstakel vormen. Op lijnen met vele haltes, zoals het GEN, zouden we tot 30 % van de verbruikte energie kunnen recupereren.

La distance entre trains et sous-stations joue un rôle essentiel. La majorité de notre réseau étant alimenté en 3 kV, si aucun autre train ne consomme à proximité, l'énergie ne peut être réinjectée efficacement et doit alors être dissipée via une résistance de freinage. L'adhérence maximale admissible au freinage et la tension-limite de la caténaire peuvent aussi constituer des obstacles. Sur des lignes à arrêts fréquents, comme le RER, on pourrait récupérer jusqu'à 30 % de l'énergie consommée.

Op de lijnen waarop de trein vaak stopt, zoals het GEN, kan het potentieel voor energierugwinning oplopen tot 30 % van de verbruikte energie. Wanneer de haltes verder uit elkaar liggen, schommelt het potentieel tussen 10 en 20 %. Daarom geeft de NMBS de voorkeur aan het gebruik van motorstellen op korte verbindingen, omdat ze meer operationele flexibiliteit bieden en een geoptimaliseerd energieverbruik mogelijk maken.

Voor elke aankoop van rollend materieel eist de NMBS een systeem voor recuperatief remmen. Het bestek bevat ook voorwaarden om het energieverbruik van de voertuigen te beperken en de efficiëntie en duurzaamheid van het spoorwegvervoer te verhogen: ledverlichting, thermische isolatie, zonwerend glas en het automatisch sluiten van de deuren.

07.03 Hervé Cornillie (MR): Het spoorwegnet is ook een elektriciteitsnet dat in evenwicht moet worden gehouden. Het GEN is een interessante optie om te voorkomen dat er op bepaalde plaatsen te veel energie wordt geïnjecteerd. Het is interessant om te horen dat lokale productie en zelfverbruik kunnen worden aangemoedigd via de aanpassing van het bestek bij de aankoop van het materieel.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde met het oog op een vlottere verbinding richting Brussel" (56004829C)
- Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassingen in het station Dendermonde voor een vlottere verbinding richting Brussel" (56005061C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De veiligheid aan het station Dendermonde" (56005232C)

08.01 Alexander Van Hoecke (VB): Om pendelaars uit Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai, Lokeren of Zele vlotter te laten overstappen, zou de NMBS vanaf maandag 14 april 2025 de IC26-trein van en naar Brussel in het station Dendermonde voortaan op spoor 5 laten stoppen, in plaats van op spoor 8 of 9. Het bleek om operationele redenen onmogelijk beide treinen op hetzelfde perron te laten stoppen.

Sur les lignes à arrêts fréquents comme le RER, le potentiel de récupération d'énergie peut atteindre 30 % de l'énergie consommée. Lorsque les arrêts sont plus espacés, le potentiel oscille entre 10 et 20 %. La SNCB privilégie dès lors l'utilisation de rames automotrices sur les liaisons à courte distance, qui permettent plus de flexibilité d'exploitation et une consommation optimisée.

Pour toute acquisition de matériel roulant, la SNCB exige un système de récupération d'énergie électrique lors du freinage. Les cahiers des charges incluent également des exigences pour limiter la consommation d'énergie des véhicules et renforcer l'efficacité et la durabilité du service ferroviaire: éclairage LED, isolation thermique, limitation de la chaleur par les vitrages ou encore fermeture automatique des portes.

07.03 Hervé Cornillie (MR): Le réseau ferroviaire est aussi un réseau électrique qu'il faut équilibrer. Le RER est une option intéressante pour éviter d'injecter trop d'énergie à certains endroits. Il est intéressant d'apprendre que l'adaptation du cahier des charges lors de l'acquisition du matériel permet de favoriser la production locale et l'autoconsommation.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les adaptations en gare de Termonde en vue d'améliorer la liaison en direction de Bruxelles" (56004829C)
- Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les ajustements effectués en gare de Termonde pour faciliter la liaison vers Bruxelles" (56005061C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La sécurité à la gare de Termonde" (56005232C)

08.01 Alexander Van Hoecke (VB): Afin de faciliter le changement de train en gare de Termonde pour les navetteurs venant de Saint-Nicolas, Belsele, Sinaai, Lokeren ou Zele, le train IC26 à destination et en provenance de Bruxelles devait s'arrêter à la voie 5 et non plus à la voie 8 ou 9 à partir du lundi 14 avril 2025. Il était apparu que l'arrêt des deux trains sur le même quai était impossible pour des raisons opérationnelles.

In de praktijk is er echter niets veranderd en stoppen zowel de treinen van als naar Brussel nog steeds op spoor 8 of 9. Sinds maandag 22 april 2025 moet de S-trein richting Antwerpen in Dendermonde ook vijf minuten langer wachten op de IC-trein vanuit Brussel.

Waarom wordt de aangekondigde wijziging in de praktijk bijna nooit uitgevoerd? Waarom wordt er 's ochtends geen spoorwijziging doorgevoerd? Het is dan immers erg druk in het station, dat een bijzonder nauwe gang heeft, waar alle pendelaars door moeten. Hoe evalueert de NMBS de tot nu toe genomen maatregelen? Is het aantal gemiste overstappen intussen gedaald?

08.02 Frank Troosters (VB): Een zestienjarige jongeman uit Dendermonde werd onlangs het slachtoffer van extreem geweld aan het station van Dendermonde. Er zijn daar meerdere incidenten geweest met vechtpartijen en diefstallen.

Hebt u maatregelen getroffen om er de veiligheid te garanderen? Hebt u daarover overlegd met de minister van Binnenlandse Zaken?

08.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De spoorwijzigingen in het station Dendermonde werden doorgevoerd voor één trein elke twee uur. Uiteraard kunnen er realtime nog steeds spoorwijzigingen plaatsvinden. De NMBS blijft alle ontwikkelingen in haar aanbod opvolgen. In de aanloop naar de volgende fase van het vervoersplan in december 2025 zullen wij de impact van de wijzigingen op zowel de stiptheid als de dienstverlening aan de reizigers kunnen beoordelen.

In het regeerakkoord staat dat er een nationaal actieplan voor de veiligheid in de stations en hun omgeving zal worden opgesteld. Er wordt onder meer overwogen de aanwezigheid van de politie in de stations te versterken en de ordediensten toegang te geven tot de camerabeelden van de operator.

De NMBS wordt gevraagd om preventieve maatregelen te nemen, zoals de eventuele uitbreiding van het cameranetwerk. Ik heb minister Quintin reeds ontmoet om de mogelijke synergieën te evalueren. Ik zal een specifiek verslag opvragen over de toestand in Dendermonde.

08.04 Alexander Van Hoecke (VB): De aangepaste maatregelen werken niet, of worden eenvoudigweg niet uitgevoerd. U moet ervoor zorgen dat de rechtstreekse treinverbinding tussen

Dans la pratique toutefois, rien n'a changé et les trains en provenance et à destination de Bruxelles s'arrêtent toujours à la voie 8 ou 9. Depuis le lundi 22 avril 2025, le train S à destination d'Anvers doit également attendre cinq minutes supplémentaires à Termonde avant que n'arrive le train IC en provenance de Bruxelles.

Pourquoi le changement annoncé n'est-il quasiment jamais mis en pratique? Pourquoi aucun changement de voie n'est-il opéré le matin, alors que la gare, qui dispose d'un tunnel particulièrement étroit pour accueillir tous les navetteurs, est très fréquentée à ce moment-là. Comment la SNCB évalue-t-elle les mesures prises jusqu'à présent? Le nombre de correspondances ratées a-t-il diminué entre-temps?

08.02 Frank Troosters (VB): Un jeune homme de 16 ans originaire de Termonde a récemment été victime d'un acte d'une extrême violence dans la gare de cette ville. Plusieurs incidents tels que des bagarres et des vols y ont déjà été recensés.

Avez-vous pris des mesures pour y garantir la sécurité? Vous êtes-vous concerté à cet effet avec le ministre de l'Intérieur?

08.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les changements de voies à la gare de Termonde concernaient un train toutes les deux heures. Il va de soi que des adaptations de ce type peuvent toujours avoir lieu en temps réel. La SNCB continue à suivre de près toutes les évolutions de son offre. En prélude à la prochaine phase du plan de transport, qui sera mis en œuvre en décembre 2025, nous évaluerons l'incidence de ces modifications sur la ponctualité et sur les services aux voyageurs.

Il est précisé dans l'accord de gouvernement qu'un plan d'action national sera élaboré pour accroître la sécurité dans les gares et aux abords de celles-ci. Il est notamment envisagé de renforcer la présence de la police dans les gares et de permettre aux forces de l'ordre d'accéder aux images des caméras de l'opérateur.

La SNCB est invitée à prendre des mesures préventives, comme l'extension éventuelle du réseau de caméras. J'ai déjà rencontré le ministre Quintin pour évaluer les synergies possibles à cet égard. Je demanderai un rapport spécifique sur la situation à Termonde.

08.04 Alexander Van Hoecke (VB): Les mesures modifiées ne sont pas efficaces ou ne sont tout simplement pas mises en œuvre. Vous devez veiller au rétablissement de la liaison ferroviaire directe

het Waasland en Dendermonde wordt hersteld. Dat is de enige oplossing.

08.05 Frank Troosters (VB): Als de veiligheid niet gegarandeerd is, zal een reiziger de trein niet nemen. Ik hoop dat men de politieaanwezigheid in het station Dendermonde inderdaad zal versterken. Wij zijn niet tegen camera's, maar die houden criminelen niet tegen om feiten te plegen.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De vliegroutes van en naar Brussels Airport" (56004831C)

- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het arrest van 14 april 2025 van het Brusselse hof van beroep inzake geluidsoverlast" (56005013C)

09.01 Jeroen Bergers (N-VA): Op 14 april oordeelde het hof van beroep van Brussel dat de huidige verdeling van de vliegroutes op de luchthaven van Zaventem in strijd is met het EVRM, een EU-richtlijn uit 2002 en de luchtvaartwet van 1937. In de komende 24 maanden moet een nieuwe organisatie van de routes worden uitgewerkt die conform is met de wetgeving. Na jaren van stilstand is er nu eindelijk een arrest dat een oplossing voor de vliegroutes binnen bereik brengt waarbij de geluidshinder evenwichtig over de regio's wordt verspreid. Arizona belooft in het regeerakkoord dat er een nieuwe vliegwet komt.

Hoe analyseert u het arrest van het hof van beroep? Zult u nieuwe vliegroutes vastleggen? Hoe wordt het besluitvormingsproces daarrond georganiseerd? Hebt u al met de regionale ministers over een evenwichtige spreiding van de routes gesproken?

09.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het arrest van het hof van beroep betwist de discretionaire bevoegdheid van de Staat om de vliegroutes vast te leggen niet, maar eist wel dat de rechtsregels in acht worden genomen. Volgens het arrest voldeed de procedure niet aan de wettelijke vereisten, met name een toereikende impactanalyse, gestructureerd overleg met de betrokken partijen en de naleving van de geluidsregels. Het hof legt geen model voor de spreiding van de geluidsoverlast op, maar verplicht de Staat om de procedurele verplichtingen na te

entre le Pays de Waes et Termonde. C'est la seule solution.

08.05 Frank Troosters (VB): Si la sécurité n'est pas garantie, les voyageurs ne prendront pas le train. J'espère en effet que la présence policière en gare de Termonde sera renforcée. Nous ne sommes pas opposés aux caméras, mais elles n'empêchent pas les criminels de sévir.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les routes aériennes de Brussels Airport" (56004831C)

- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 14 avril 2025 en matière de nuisances sonores" (56005013C)

09.01 Jeroen Bergers (N-VA): Le 14 avril dernier, la cour d'appel de Bruxelles a estimé que la répartition actuelle des routes aériennes à l'aéroport de Zaventem est contraire à la CEDH, à une directive européenne de 2002 et à la loi aéronautique de 1937. Au cours des 24 prochains mois, une nouvelle organisation des routes devra être mise en place en conformité avec la législation. Après des années d'immobilisme, nous disposons enfin d'un arrêt permettant d'envisager une solution pour les routes aériennes, avec une répartition équilibrée des nuisances sonores entre les différentes régions. Dans son accord de gouvernement, l'Arizona promet l'élaboration d'une nouvelle loi aéronautique.

Comment analysez-vous l'arrêt de la cour d'appel? Fixerez-vous de nouvelles routes aériennes? Comment sera organisé le processus décisionnel à cet égard? Avez-vous déjà discuté avec les ministres régionaux d'une répartition équilibrée des routes?

09.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Dans son arrêt, la cour d'appel ne conteste pas la compétence discrétionnaire dont dispose l'État pour établir des routes aériennes, mais elle exige que les règles de droit soient respectées. D'après l'arrêt, la procédure ne satisfaisait pas aux exigences légales, en particulier celles relatives à une analyse d'incidence adéquate, à une concertation structurée avec les parties prenantes et au respect des règles relatives au bruit. La cour n'impose pas de modèle de répartition des nuisances sonores mais elle oblige l'État à respecter les exigences de procédure

komen bij het vastleggen van een nieuw kader voor vliegroutes.

Het is te vroeg om iets te zeggen over een eventueel cassatieberoep, het arrest is nog niet betekend. Onze adviseurs analyseren het arrest momenteel. Zoals voorzien in het regeerakkoord zal een werkgroep zich buigen over een ontwerp van luchtvaartwet, waarin ook de procedure voor het vaststellen van vliegroutes wordt bepaald. Daarover is er al contact met internationale experts. We moeten de meningsverschillen in dit dossier overbruggen en een duurzame oplossing vinden.

09.03 Jeroen Bergers (N-VA): De politieke spelletjes in dit dossier moeten stoppen, om plaats te maken voor een evenwichtig en coherent besluitvormingsproces met het oog op een eerlijke spreiding. Cassatieberoep aantekenen lijkt mij uit den boze. Dat zou ingaan tegen het regeerakkoord en zou er alleen maar voor zorgen dat de politieke spelletjes voortduren. Ook de luchthaven blijft dan in de onzekerheid. Als deze regering werk wil maken van extra jobs en een sterke economie, mag deze kwestie niet blijven aanslepen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De mogelijkheden om spoorlijnen om te vormen tot zonnecentrales" (56004852C)

10.01 Hervé Cornillie (MR): Nadat alle technische problemen uit de weg geruimd waren, heeft Zwitserland met succes zonnepanelen geplaatst tussen treinrails – een ruimte die doorgaans onbenut blijft. De aldus opgewekte energie zou rechtstreeks geïnjecteerd worden in de bovenleidingen voor het treinverkeer om zo het zelfverbruik te bevorderen. Zwitserland heeft de ambitie om die techniek uit te breiden tot zijn volledige spoorwegnet, dat 5.000 km aan spoorlijnen omvat.

Zou het voor ons, met ons spoorwegnet van 3.602 km, interessant zijn om het Zwitserse voorbeeld na te volgen? Worden er nog andere mogelijkheden onderzocht?

10.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Infrabel overweegt zijn expertise op het gebied van energie, zowel voor productie als levering, te valoriseren. Het performantiecontract voorziet in CO₂-reductiedoelstellingen van 10 % in 2027 en 15 % in 2032. Het bedrijf voert verschillende grootschalige fotonvoltaïsche projecten uit om het geïnstalleerde

pour l'établissement d'un nouveau cadre pour les routes aériennes.

Il est trop tôt pour se prononcer sur un éventuel pourvoi en cassation, l'arrêt n'ayant pas encore été notifié. Nos conseillers sont en train d'analyser l'arrêt. Comme le prévoit l'accord de gouvernement, un groupe de travail s'attellera à un projet de loi aérienne, dans laquelle la procédure pour l'établissement de routes aériennes sera également fixée. Des contacts ont déjà été pris avec des experts internationaux à ce sujet. Nous devons dépasser les divergences d'opinion dans ce dossier et trouver une solution durable.

09.03 Jeroen Bergers (N-VA): Il convient de mettre un terme aux jeux politiques qui polluent ce dossier afin d'instaurer un processus décisionnel équilibré et cohérent permettant une répartition équitable de la charge et des désagréments inhérents à cette situation. Un pourvoi en cassation me semble hors de question. Ce serait contraire à l'accord de gouvernement et n'entraînerait que la poursuite des jeux politiques. En outre, l'aéroport demeurerait dans l'incertitude. Si ce gouvernement souhaite créer des emplois supplémentaires et renforcer l'économie, cette situation ne peut perdurer.

L'incident est clos.

10 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les possibilités de convertir le rail en centrale solaire" (56004852C)

10.01 Hervé Cornillie (MR): Après avoir résolu tous les problèmes techniques, la Suisse a installé avec succès des panneaux solaires entre des rails de train – un espace habituellement inutilisé. L'énergie ainsi produite serait directement réinjectée pour la circulation des trains afin de favoriser l'autoconsommation. La Suisse ambitionne d'étendre cette technique à ses 5 000 km de voies ferrées.

Avec notre réseau de 3 602 km, serait-il opportun de faire de même? D'autres pistes sont-elles à l'étude?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Infrabel réfléchit à la possibilité de valoriser son expertise en matière d'énergie, tant pour la production que la mise à disposition. Le contrat de performance prévoit des objectifs de réduction de CO₂, de 10 % en 2027 et de 15 % en 2032. L'entreprise poursuit plusieurs projets

vermogen te verhogen en zelfvoorzienend te worden.

Infrabel streeft ernaar fotovoltaïsche parken met een hoog rendement aan te leggen om de kosten voor de energieproductie te drukken. Het bedrijf heeft gezocht naar locaties met aansluitmogelijkheden en een hoog percentage van eigen verbruik. Het werkt aan een duurzamer verbruik, maar draagt ook aan de energietransitie bij.

Infrabel heeft contact opgenomen met het bedrijf dat het proefproject in Zwitserland moet uitvoeren. Ik heb gevraagd dat het me de conclusies bezorgt zodat we kunnen nagaan of we dit soort projecten ook hier kunnen uitrollen. In het regeerakkoord worden de taken van Infrabel om duurzame energieproductieprojecten te ondersteunen expliciet omschreven. Voor het Belgisch spoorwegnet streeft Infrabel naar minder onderhoudswerken om de inzet van het personeel te minimaliseren en de capaciteit van het vervoer per spoor te maximaliseren.

De infrastructuurbeheerder is van mening dat er flinke vooruitgang geboekt wordt op het gebied van de energietransitie, met minimale investeringskosten, een hoog rendement, en zonder dat de kosten voor het onderhoud en het vernieuwen van de sporen stijgen en de installaties aan betrouwbaarheid inboeten. Infrabel volgt tal van ontwikkelingen in verband met hernieuwbare energie op de voet, evenals het Zwitserse proefproject.

Infrabel ontwikkelt al fotovoltaïsche oplossingen met weloverwogen locaties om de aansluiting te vergemakkelijken en ruimtebeslag op het spoorwegterrein en een weerslag op de operationele activiteiten te voorkomen. Op 22 mei jongstleden heb ik een groot zonnepark in Avernas ingehuldigd.

10.03 Hervé Cornillie (MR): Ik ken de burgemeester van een kleine gemeente met heel wat terreinen langs het net van Infrabel. Er zijn kandidaten voor partnerschappen!

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De financiële ontsparing van de GEN-werken rond Brussel" (56004875C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De exploderende kosten voor het Gewestelijk Expresnet rond Brussel" (56005227C)

photovoltaïques de grande envergure afin d'augmenter la puissance installée et d'atteindre l'autoconsommation.

Infrabel s'efforce de construire des parcs photovoltaïques avec un rendement élevé pour limiter le coût de production d'énergie. La société a recherché des lieux avec des possibilités de raccordement et un taux d'autoconsommation élevé. Elle travaille à rendre plus durable sa consommation mais contribue aussi à la transition énergétique.

Infrabel a été en contact avec l'entreprise chargée du projet pilote en Suisse. Je souhaite qu'elle me soumette ses conclusions pour identifier si nous pourrions déployer ce type de projet. L'accord de gouvernement est explicite sur les missions d'Infrabel pour soutenir des projets vertueux de production d'énergie. Pour le réseau ferroviaire belge, Infrabel vise moins de prestations de maintenance nécessaires afin de minimiser l'engagement de personnel et maximiser la capacité de trafic ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure estime faire de grands pas dans la transition énergétique, avec un coût d'investissement minimal, un rendement élevé, sans augmenter les coûts de maintenance et de renouvellement des voies, et en maintenant la fiabilité des installations. Infrabel suit de nombreux développements liés aux énergies renouvelables, et le projet pilote suisse.

Infrabel développe déjà des solutions photovoltaïques avec des localisations mûrement réfléchies pour faciliter le raccordement, éviter toute emprise sur le domaine ferroviaire et tout impact sur les activités opérationnelles. J'ai inauguré le 22 mai dernier un grand parc photovoltaïque à Avernas.

10.03 Hervé Cornillie (MR): Je connais la bourgmestre d'une petite commune qui a de nombreuses propriétés le long du réseau d'Infrabel. Il y a des candidats pour des partenariats!

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le dérapage budgétaire du chantier du RER autour de Bruxelles" (56004875C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'explosion des coûts liés au Réseau Express Régional autour de Bruxelles" (56005227C)

- **François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De meerkosten voor de voltooiing van de GEN-werken" (56005247C)**

- **François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les surcoûts de l'achèvement des chantiers du RER" (56005247C)**

11.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): De belangrijke spoorwegwerkzaamheden in ons land, zoals het station Bergen of het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel, gaan regelmatig gepaard met vertragingen en budgetoverschrijdingen. De werken aan het GEN, die in 2004 aangevat werden met een oorspronkelijk kostenplaatje van 1,4 miljard euro, moesten in 2012 voltooid zijn. De werken zijn echter nog steeds aan de gang en de kosten zijn intussen gestegen tot 3,5 miljard euro. Er werd een financiële audit aangevraagd om te achterhalen waardoor het project zo ontspoord is.

11.01 Aurore Tourneur (Les Engagés): Les grands chantiers ferroviaires belges, comme la gare de Mons ou le RER autour de Bruxelles, connaissent régulièrement retards et dépassements budgétaires. Lancé en 2004 pour 1,4 milliard d'euros, le RER devait être achevé en 2012, mais il est toujours en cours et son coût atteint désormais 3,5 milliards. Un audit financier a été demandé pour comprendre les dérives.

Wanneer zult u over de resultaten van die audit beschikken? Hoe rechtvaardigt Infrabel die budgetoverschrijding? Welke opties worden er bekeken om dergelijke projecten in de toekomst beter te kunnen beheren?

Quand disposerez-vous des résultats de cet audit? Comment Infrabel justifie-t-elle cet excédent budgétaire? Quelles sont les pistes envisagées pour améliorer la gestion de tels projets dans le futur?

11.02 Frank Troosters (VB): Wanneer zullen de resultaten van de audit beschikbaar zijn? Krijgen wij daar inzage in? Hoe zult u omgaan met de vraag van Infrabel voor een bijkomende inbreng van 308 miljoen euro? Hoe onderbouwt Infrabel dat extra bedrag? Vindt u de uitrol van het Gewestelijk Expresnet (GEN) geslaagd?

11.02 Frank Troosters (VB): Quand les résultats de l'audit seront-ils disponibles? Pourrons-nous en prendre connaissance? Comment comptez-vous réagir à la demande d'Infrabel d'un apport supplémentaire de 308 millions d'euros? Comment Infrabel étaye-t-il ce montant supplémentaire? Estimez-vous que le déploiement du Réseau Express Régional (RER) est une réussite?

11.03 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Er moet volledige klaarheid geschapen worden over de meerkosten van het GEN. Op 15 maart heb ik Infrabel al om uitleg gevraagd over de bijkomende kosten en de overschrijding van de kostenramingen met bijna 38,7 %. Sinds de heropstart van het GEN in 2018 is dit nu de derde regering die met dergelijke meerkosten geconfronteerd wordt. Over de aangekondigde bijkomende kosten ten belope van 308 miljoen euro, minder dan twee jaar na de ondertekening van een performantiecontract tussen de Staat en Infrabel, mag men in de huidige budgettaire context niet licht overheen lopen. Krachtens dat contract moet Infrabel de opvolging van zijn infrastructuurprojecten intensiveren, onder meer via een verbeterde financiële governance en een nieuw opvolgingssysteem.

11.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Toute la lumière sur les surcoûts du RER doit être faite. Dès le 15 mars, j'interrogeais Infrabel sur des coûts supplémentaires de près de 38,7 % par rapport aux estimations. Depuis la relance du RER en 2018, c'est le troisième gouvernement confronté à ces surcoûts. L'annonce de coûts supplémentaires de 308 millions d'euros moins de deux ans après la signature entre l'État et Infrabel d'un contrat de performance de gestionnaire ne peut être prise à la légère dans le contexte budgétaire actuel. En vertu de ce contrat, Infrabel doit renforcer le suivi de ses projets d'infrastructure, notamment via une gouvernance financière renforcée et une nouvelle structure de suivi.

(Nederlands) Infrabel wijt de extra kosten voor 42 % aan een waardevermindering van de euro die hoger is dan geraamd, voor 47 % aan de evolutie van de marktomstandigheden, waaronder hogere budgetten voor dezelfde werken, een gunstiger conjunctuur voor ondernemers en de impact van de

(En néerlandais) Infrabel impute 42 % des coûts supplémentaires à une dépréciation de l'euro supérieure aux estimations, 47 % à l'évolution des conditions du marché, dont une augmentation des budgets pour les mêmes travaux, un conjoncture plus favorable pour les entrepreneurs et les

coronacrisis, en voor 11 % aan extra niet geplande, maar noodzakelijke prestaties en werken bijvoorbeeld vanwege nieuwe reglementering. Vertragingen bij de werken en bij het verkrijgen van vergunningen hebben ook budgettaire gevolgen.

répercussions de la crise sanitaire. Infrabel attribue les 11 % restants à des prestations et travaux supplémentaires non prévus mais nécessaires, notamment dus à de nouvelles réglementations. Les retards des travaux et dans l'obtention des permis ont également des conséquences budgétaires.

Ik heb bij de ministerraad een auditopdracht ingediend ten behoeve van het interfederaal korps van de Inspectie van Financiën en die is goedgekeurd op 30 april. Ik heb Infrabel en TUC RAIL aangeschreven om hun volledige medewerking te verkrijgen voor deze audit. Ik heb het hoofd van het korps van de Inspectie van Financiën en de inspectrice-generaal van Financiën gecontacteerd om de doelstelling, de perimeter en de termijn van de audit vast te leggen. Ik zal samen met haar de definitieve opdrachtbrief ondertekenen na advies van de beide ministers van Mobiliteit en de geaccrediteerde inspecteur van financiën.

J'ai déposé au Conseil des ministres une mission d'audit pour le Corps interfédéral de l'Inspection des finances, qui a été approuvée le 30 avril. J'ai écrit à Infrabel et à TUC RAIL pour obtenir leur entière coopération à cet audit. J'ai contacté le chef du Corps interfédéral de l'Inspection des finances et l'inspectrice générale des finances pour déterminer l'objectif, le périmètre et le délai de l'audit. Je signerai avec elle la lettre de mission définitive, après avoir recueilli l'avis des deux ministres de la Mobilité et de l'inspecteur des finances accrédité.

(Frans) De bedoeling van de auditopdracht is niet om het totale kostenplaatje van het GEN-project te herberekenen, maar om de bijkomende kredietaanvragen van Infrabel na de audit van het Rekenhof van 2016-2017 onder de loop te nemen, met een focus op het projectbeheer. De Inspectie van Financiën moet daarbij eventuele risico's voor andere projecten in kaart brengen, zonder daarvoor een exhaustieve lijst op te stellen. Het tijdspad en de doelstellingen van de audit zullen vastgelegd worden en als basis dienen voor de beslissingen die de ministerraad in dit dossier zal nemen.

(En français) La mission d'audit ne visera pas à recalculer le coût total du projet RER, mais à examiner les demandes de crédits supplémentaires d'Infrabel après l'audit de la Cour des comptes de 2016-2017, en se concentrant sur la gestion du projet. L'Inspection des finances devra signaler d'éventuels risques affectant d'autres projets, sans dresser une liste exhaustive. Le calendrier et les objectifs de l'audit seront définis pour alimenter les décisions à prendre en Conseil des ministres.

De focus zal liggen op de risico's van het GEN-project en de systemische vaststellingen over de werking van Infrabel en de betrekkingen die het bedrijf onderhoudt met de overheid. Er zullen meer details verstrekt worden nadat de eerste contacten gelegd werden met de inspecteur-generaal en men antwoorden gekregen heeft van Infrabel.

L'accent sera mis sur les dangers du projet RER et les constats à caractère systémique concernant le fonctionnement d'Infrabel et ses relations avec l'État. Des précisions seront données lorsque les premiers contacts auront été établis avec l'inspectrice générale et après réception des réponses d'Infrabel.

(Nederlands) De besluiten zullen natuurlijk worden gedeeld met het Parlement.

(En néerlandais) Les conclusions seront bien entendu partagées avec le Parlement.

11.04 Aurore Tourneur (Les Engagés): Het GEN-project is van cruciaal belang. Het kan niet zijn dat een dergelijke financiële ontsporing niet gerechtvaardigd wordt. Iedereen moet de gelegenheid krijgen om de nodige verduidelijking te verschaffen en zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

11.04 Aurore Tourneur (Les Engagés): Le projet RER est crucial. Un tel écart financier ne peut rester sans justification. Chacun doit pouvoir venir apporter les éclaircissements nécessaires et assumer ses responsabilités.

11.05 Frank Troosters (VB): Over de timing van de resultaten van de audit heb ik weinig gehoord, al is die niet makkelijk te bepalen. Ik hoop alleszins dat de besluiten snel beschikbaar zullen zijn en integraal met ons zullen worden gedeeld. De risico's moeten

11.05 Frank Troosters (VB): J'ai n'ai pas entendu grand-chose sur le calendrier de l'audit, même s'il n'est pas aisé à établir. J'espère en tout cas que les conclusions seront rapidement disponibles et partagées intégralement avec nous. Les risques

in kaart worden gebracht.

doivent être inventoriés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toekomst van het station Stockem" (56004874C)
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De inrichting van een stopplaats in Ransart" (56004990C)

12 **Questions jointes de**

- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'avenir de la gare de Stockem" (56004874C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réalisation d'un point d'arrêt à Ransart" (56004990C)

12.01 **Anthony Dufrane** (MR): In het mobiliteitsplan voor Charleroi, zoals het aan een openbaar onderzoek werd onderworpen, is ook het oude project opgenomen om een stopplaats voor treinen te openen in Ransart, op de kruising van de spoorlijn en rijksweg 568 die naar de luchthaven leidt, waarbij de resterende 3,5 km met de bus zouden moeten worden afgelegd. Dat zou de mobiliteit in het noorden van Charleroi ten goede komen. Destijds moesten de federale overheid, de toenmalige Waalse vervoersmaatschappij SRWT en de luchthaven van Charleroi (BSCA) die aansluiting onderzoeken, maar dat is nooit gebeurd.

12.01 **Anthony Dufrane** (MR): Le plan de mobilité de Charleroi tel que soumis à l'enquête publique reprenait l'ancien projet d'ouverture d'un point d'arrêt ferroviaire à Ransart, au croisement entre la ligne de chemin de fer et la route nationale 568 menant à l'aéroport, les 3,5 km restants devant être faits en bus. Cela améliorerait la mobilité au Nord de Charleroi. À l'époque, l'autorité fédérale, le SRWT et BSCA devaient étudier cette connexion mais cela n'a pas eu lieu.

Wat houdt het project om een treinhalt in Ransart in te richten precies in? Wat zijn mogelijke scenario's? Hoe zouden die gefinancierd worden? Werd de luchthaven van Charleroi geraadpleegd? Welke stappen worden er momenteel gezet om dat project te verwezenlijken?

Quelle est la nature exacte du projet d'aménagement d'un point d'arrêt à Ransart? Quels sont les scénarios? Comment seraient-ils financés? A-t-on consulté BSCA? Quelles sont les démarches en cours pour faire aboutir ce projet?

12.02 **Minister Jean-Luc Crucke** (Frans): Overeenkomstig het regeerakkoord moet het treinaanbod afgestemd worden op de evolutie van de vraag. Op plaatsen waar er nieuwe woonkernen ontstaan, moet het mogelijk zijn om nieuwe stopplaatsen in gebruik te nemen.

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): Selon l'accord de gouvernement, la desserte ferroviaire doit être adaptée aux évolutions. Il doit être possible d'ouvrir de nouveaux arrêts là où se développe une nouvelle concentration de logements.

We besteden veel aandacht aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, in het bijzonder in landelijke gebieden; ik verwijs naar het voorbeeld van de stopplaats Stockem. Gelet op de andere bepalingen van het regeerakkoord, waarin de ambities uit de contracten met de openbare spoorwegondernemingen herbevestigd worden, kan de NMBS projecten tot wijziging van de dienstverlening lanceren op basis van een nauwgezette kosten-batenanalyse die in samenwerking met de FOD Mobiliteit uitgevoerd wordt.

Nous accordons une grande attention à l'accessibilité des transports en commun, en particulier pour les territoires ruraux tels que l'arrêt de Stockem. Vu les autres dispositions de l'accord de gouvernement, qui réaffirme les ambitions de contrats avec les entreprises publiques ferroviaires, la SNCB peut lancer des projets de modification de service sur base d'une rigoureuse analyse coûts/bénéfices menée en collaboration avec le SPF Mobilité.

Wat de studie over een nieuwe stopplaats in Ransart betreft, bepaalt het regeerakkoord dat het aanbod afgestemd moet worden op de evolutie van de vraag.

Concernant l'étude d'un nouvel arrêt à Ransart, l'accord de gouvernement prévoit que la desserte soit adaptée aux évolutions de la demande.

Om op het vlak van het aanbod beter te kunnen inspelen op de aanwezigheid van Charleroi Airport, werd het nieuwe station Fleurus sinds 2023 als een intermodale hub opgevat. Vanuit dat station bereikt men de luchthaven met de bus in 15 minuten. Het station is dus rechtstreeks met de luchthaven verbonden, wat een vlotte en optimale intermodaliteit mogelijk maakt.

De criteria die in aanmerking genomen worden, betreffen onder meer het aantal potentiële reizigers in een straal van 2 km rond de stopplaats. De vraag of bepaalde projecten ertoe strekken de verdichting te verbeteren of nieuwe reizigers aan te trekken, de marginale exploitatiekosten, de impact op de commerciële snelheid en de algemene prestaties van de betrokken verbindingen zijn andere wettelijke criteria.

Ik heb op 25 maart hierover overleg gepleegd met mijn gewestelijke ambtgenoten en heb aan de NMBS een brief gericht over de noodzaak om de reizigers wier stopplaats afgeschaft zou worden een concreet intermodaal alternatief te bieden.

Ik blijf in contact met de NMBS in het kader van de voorbereiding van het vervoersplan 2026-2029. Over de voorstellen zal overlegd worden met de lokale besturen. Daarna worden ze voorgelegd aan de ministerraad. Overeenkomstig het regeerakkoord moet men bekijken welke synergieën er mogelijk zijn met de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen om de continuïteit van de openbare dienst te garanderen als het treinaanbod gewijzigd wordt. Tot op heden heb ik nog geen lijst ontvangen met verzoeken om treinen te laten halteren in nieuwe stations of om geen treinen meer te laten stoppen in bestaande stations. Ik maak erover dat die kwestie bekeken wordt in het raam van een alomvattende benadering van het openbaar vervoer, die het efficiëntst mogelijk zal zijn voor de reizigers.

12.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Wat u zegt, klinkt geruststellend. In de provincie Luxemburg vertrouwen we erop dat u rekening houdt met de eigenheid van onze provincie.

12.04 Anthony Dufrane (MR): De studie over de stopplaats Ransart zult u voortzetten. Na het geplande bezoek ter plaatse in Charleroi zullen wij u opnieuw vragen over deze kwestie stellen.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het

Pour ce qui est d'une meilleure réactivité par rapport à l'aéroport de Charleroi, la nouvelle gare de Fleurus se veut intermodale depuis 2023. Située à 15 minutes en bus de ce dernier, la gare est directement reliée à l'aéroport, permettant une intermodalité fluide et optimale.

Les critères pris en compte incluent le nombre de passagers potentiels dans un rayon de 2 km autour de l'arrêt. Les projets visant à augmenter la densité ou à attirer de nouveaux usagers, les coûts marginaux d'exploitation, l'impact sur la vitesse commerciale et sur les performances globales du réseau sont quelques autres critères légaux.

J'ai échangé avec mes homologues régionaux à ce sujet le 25 mars et j'ai adressé un courrier à la SNCB sur la nécessité d'une alternative intermodale concrète pour les voyageurs dont l'arrêt ne serait plus desservi.

Je reste en contact avec la SNCB dans le cadre de la préparation du plan de transport 2026-2029. Les propositions feront l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux avant d'être soumises au Conseil des ministres. Conformément à l'accord de gouvernement, des synergies doivent être envisagées avec les opérateurs régionaux pour garantir la continuité du service public en cas d'adaptation de la desserte ferroviaire. À ce jour, je n'ai reçu aucune liste pour initier ou supprimer des dessertes de gares. Je veille à ce que cette question soit intégrée dans une démarche globale de définition du transport public, la plus efficiente possible pour les voyageurs.

12.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Vos propos semblent rassurants. En province du Luxembourg, nous comptons sur vous pour tenir compte de nos spécificités.

12.04 Anthony Dufrane (MR): Vous allez poursuivre l'étude sur le point d'arrêt de Ransart. Nous reviendrons vers vous après la visite de terrain prévue à Charleroi.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Le projet

Starlineproject en de plaats van België en Luik in het Europese hst-net van morgen" (56004969C)
 - Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De Belgische perspectieven in het kader van het Starlineproject" (56005181C)

Starline et la place de la Belgique et de Liège dans le réseau TGV européen de demain" (56004969C)
 - Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les perspectives belges dans le cadre du projet Starline" (56005181C)

[13.01] Gilles Foret (MR): Het Starlineproject van het consortium 21st Europe strekt ertoe tegen 2040 41 Europese steden via een netwerk van 22.000 km hogesnelheidslijnen met elkaar te verbinden. Een miljard reizigers zouden dan het vliegtuig kunnen inruilen voor de trein. Dit project, waarvan de kosten op meer dan 430 miljard euro geraamd worden, is voor de helft gebaseerd op reeds bestaande lijnen.

[13.01] Gilles Foret (MR): Le projet Starline du consortium 21st Europe ambitionne de connecter 41 villes européennes via un réseau de 22 000 km de lignes à grande vitesse d'ici 2040. Un milliard de voyageurs pourraient alors délaisser l'avion au profit du rail. Chiffré à plus de 430 milliards d'euros, ce projet repose pour moitié sur des lignes déjà existantes.

Ondanks hun centrale ligging en hun spoorweginfrastructuur behoren België en de stad Luik niet tot de prioriteiten van het consortium. Niettemin lezen we in het regeerakkoord dat men duurzame en grensoverschrijdende, op Europees niveau geïntegreerde mobiliteit wil bevorderen.

Malgré leur situation géographique centrale et leur infrastructure ferroviaire, la Belgique et la ville de Liège ne figurent pas parmi les priorités du consortium. Pourtant, l'accord de gouvernement veut promouvoir une mobilité transfrontalière durable et intégrée à l'échelle européenne.

Heeft de regering contact met dit consortium of andere institutionele actoren om de haalbaarheid en relevantie van een Belgische deelname aan dit project te analyseren? Hoe gaat u ervoor zorgen dat België een centrale plaats krijgt in dit netwerk? Zult u ervoor ijveren dat Luik, als regionale metropool en spoorwegknooppunt, op dat net aangesloten wordt? Hoe sluit dit project aan bij de klimaatdoelstellingen en de ontwikkeling van grootschalige mobiliteit in België en Europa?

Le gouvernement est-il en contact avec ce consortium ou d'autres acteurs institutionnels afin d'analyser la faisabilité et la pertinence d'une participation belge à ce projet? Comment garantirez-vous une place centrale à la Belgique dans ce réseau? Soutiendrez-vous la place de Liège, métropole régionale et nœud ferroviaire, au nombre des gares desservies? Comment articulez-vous ce projet avec les objectifs climatiques et le développement de la mobilité à grande échelle en Belgique et en Europe?

De **voorzitter**: De vraag van de heer Matagne werd ingetrokken.

Le **président**: La question de M. Matagne a été retirée.

[13.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Het door de Deense denktank 21st Europe voorgestelde Starlineproject, dat zich nog in de conceptfase bevindt, is een creatieve visie op hogesnelheidslijnen in Europa. Om het te realiseren zijn grote investeringen en een eengemaakt Europees spoorwegnet nodig.

[13.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Le projet Starline, encore au stade conceptuel, proposé par le *think tank* danois 21st Europe, est une vision créative de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Il nécessite de lourds investissements et une unification du réseau ferroviaire européen.

België is vertegenwoordigd in het IRP-platform voor internationaal reizigersverkeer per spoor, dat de spoorsector en de EU-lidstaten samenbrengt om de ontwikkeling van het grensoverschrijdende spoorwegnet, waaronder ook het Starlineproject, te bespreken.

La Belgique est représentée au sein de la Plateforme sur le transport ferroviaire international de voyageurs (IRP) qui rassemble les acteurs du rail et les États membres de l'UE pour discuter du développement du réseau transfrontalier, y compris du projet Starline.

In België bestaan er al internationale treinstations in Brussel, Antwerpen en Luik, die van cruciaal belang zijn voor de integratie in het Europese spoorwegnet.

En Belgique, les infrastructures internationales existent déjà à Bruxelles, Anvers et Liège, cruciales pour l'intégration au réseau européen.

Dit zijn mijn ambities voor de verdere ontwikkeling

Mes ambitions de développement ferroviaire sont les

van het spoor: het aantal reizigers met 30 % doen toenemen, een stiptheidsgraad van meer dan 90 % behalen, de helft van het rollend materieel vernieuwen en het aantal afgeschafte treinen met 30 % verminderen.

Het station Luik-Guillemins, dat via de hst-lijn een goede verbinding heeft met Brussel-Zuid en Duitsland, zit evenwel dicht tegen zijn maximumcapaciteit aan, vooral wat het parkeren en keren van treinen betreft.

Ik kijk uit naar het Europese voorstel over hogesnelheidslijnen dat eraan komt en blijf openstaan voor elk voorstel om het grensoverschrijdende treinvervoer – op zowel hogesnelheidslijnen als gewone – verder te ontwikkelen, ook om voor korte afstanden de concurrentie met het vliegtuig aan te gaan.

[13.03] Gilles Foret (MR): België en Luik mogen de Starlinetrein niet missen. Het is zaak onze belangen te verdedigen én bij te dragen tot de duurzame transformatie van de Europese mobiliteit.

Het incident is gesloten.

[14] Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op de identificatie van de bestuurders van wagens uit een bedrijfsvloot" (56004970C)

[14.01] Gilles Foret (MR): Artikel 13 van het koninklijk besluit van 8 juli 2013 biedt de leden van de vzw Renta de mogelijkheid om hun vaste bestuurders te laten registreren bij de Kruispuntbank van de voertuigen (KBV). Bedrijven die over een eigen wagenpark beschikken kunnen echter van deze mogelijkheid nog geen gebruik maken, wat leidt tot een ongelijke behandeling tussen verhuur-/leasebedrijven en bedrijven die eigenaar zijn van hun voertuigen.

Een uitbreiding van het toepassingsgebied van dit artikel zou hierin verandering kunnen brengen en zou bij de ambities van de regering op het vlak van verkeersveiligheid, administratieve transparantie en de strijd tegen recidive aansluiten.

Bent u voorstander van een dergelijke uitbreiding? Hebt u hierover al gesprekken gevoerd met de federaties of de administraties? Aan welke voorwaarden zou er voldaan moeten worden?

[14.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Volgens artikel 67ter van de wet van 16 maart 1968 moeten de bedrijven die eigenaar zijn van een wagenpark

suivantes: hausse de 30 % des voyageurs, ponctualité de plus de 90 %, renouvellement de la moitié du matériel roulant et réduction de 30 % du nombre de trains supprimés.

Liège-Guillemins, bien connectée via la ligne grande vitesse à Bruxelles-Midi et à l'Allemagne, est toutefois proche de sa capacité maximale, notamment en termes de stationnement et de retournement.

Je resterai attentif à la proposition européenne à venir sur la grande vitesse et je reste ouvert à tout développement du transport ferroviaire transfrontalier, à grande vitesse ou non, y compris en concurrence avec l'avion pour les courtes distances.

[13.03] Gilles Foret (MR): La Belgique et Liège ne doivent pas rater le train du Starline. Il s'agit tant de défendre nos intérêts que de contribuer à la transformation durable de la mobilité européenne.

L'incident est clos.

[14] Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle de l'identification des conducteurs dans les flottes d'entreprise" (56004970C)

[14.01] Gilles Foret (MR): L'article 13 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 permet aux membres de l'ASBL Renta d'enregistrer leurs conducteurs habituels auprès de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV). Cette faculté n'est, à ce jour, pas ouverte aux entreprises qui possèdent leur propre flotte de véhicules, ce qui crée une inégalité de traitement entre sociétés de location/leasing et entreprises propriétaires.

Une extension du champ d'application de cet article permettrait d'y remédier, et rejoindrait les ambitions du gouvernement en matière de sécurité routière, de transparence administrative et de lutte contre le récidivisme.

Êtes-vous favorable à une telle extension? Avez-vous entrepris des discussions avec les fédérations ou les administrations? Quelles seraient les conditions à remplir?

[14.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Selon l'article 67ter de la loi du 16 mars 1968, les sociétés propriétaires de leur flotte de véhicules

binnen vijftien dagen de identiteit van de bestuurder doorgeven.

In het kader van de strijd tegen recidive is het van essentieel belang dat de daadwerkelijke bestuurder van het voertuig bij een overtreding systematisch geïdentificeerd wordt. Als men aan de wet gevallen van vermoeden zou toevoegen, waardoor bedrijven met een eigen wagenpark een vaste bestuurder kunnen aanwijzen, zou dat niet tot een personalisering van de sancties leiden.

De bedrijven met een eigen wagenpark worden niet door FEBIAC of Renta vertegenwoordigd. Er zijn geen plannen om de wet te wijzigen teneinde een bedrijf te verplichten een vaste bestuurder te laten registreren. Deze mogelijkheid is beperkt tot autoverhuurbedrijven die lid zijn van Renta. Leasingmaatschappijen die aan een rechtspersoon verhuren, hebben geen toegang tot de identiteit van de bestuurder van het voertuig en zijn voor de identificatie van de bestuurder afhankelijk van het bedrijf dat het voertuig verhuurd heeft. Op deze manier kan een vaste bestuurder worden aangewezen, die op zijn beurt de onbetwistbare bestuurder moet aanwijzen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De renovatie van het voormalige ondergrondse station Luik-Sint-Lambertus" (56004973C)

15.01 Gilles Foret (MR): Het voormalige ondergrondse station Luik-Sint-Lambertus heeft lange tijd een slecht imago gehad wegens de vervallen staat waarin het verkeerde. De sluiting ervan is een stap vooruit, maar de leegstand leidt tot overlast voor de buurt en bezorgdheid over de veiligheid, omdat er regelmatig groepen mensen illegaal in binnendringen. Er werd nog niet gecommuniceerd over de toekomstige bestemming van deze ruimte in het hart van de stad. In het regeerakkoord wordt de nadruk gelegd op de valorisatie van het spoorwegerfgoed en op de veiligheid en stedelijke integratie van de infrastructuur. Dit station moet worden gerenoveerd om te voorkomen dat het een problematisch braakliggend terrein wordt.

Welke maatregelen werden er genomen om het voormalige station te beveiligen? Zijn er plannen voor een nieuwe bestemming? Zal er overleg gepleegd worden met de lokale besturen om een coherent en nuttig stedenbouwkundig project uit te werken? Werden er middelen uitgetrokken voor de onmiddellijke beveiliging en de transformatie van

doivent communiquer dans les quinze jours l'identité du conducteur.

Dans le cadre de la lutte contre la récidive, l'identification systématique du conducteur effectif du véhicule lors d'une infraction sera essentielle. Ajouter dans la loi des cas de présomption permettant aux entreprises qui possèdent leur propre flotte de désigner un conducteur habituel ne va pas dans le sens d'une personnalisation des sanctions.

Les entreprises qui possèdent leur propre flotte ne sont représentées ni par la FEBIAC ni par Renta. Il n'est pas envisagé de modifier la loi pour obliger une société à encoder un conducteur habituel. Cette possibilité est limitée aux sociétés de location de véhicules des membres de Renta. Les sociétés de leasing qui louent à une personne morale n'ont pas accès à l'identité du conducteur du véhicule et dépendent de la société qui l'a loué afin d'identifier le conducteur. Cette procédure permet d'arriver à un conducteur habituel, qui doit lui aussi désigner le conducteur incontestable.

L'incident est clos.

15 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réhabilitation de l'ancienne gare souterraine de Liège-Saint-Lambert" (56004973C)

15.01 Gilles Foret (MR): L'ancienne gare souterraine de Liège-Saint-Lambert a longtemps souffert d'un déficit d'image en raison de son état de délabrement. Sa fermeture est un progrès, mais sa désaffectation engendre nuisances pour le voisinage et inquiétudes pour la sécurité, en raison de l'intrusion illégale et régulière de groupes. Aucune annonce n'a été faite sur l'affectation future de cet espace situé en plein cœur de la ville. L'accord de gouvernement met l'accent sur la valorisation du patrimoine ferroviaire ainsi que la sécurité et l'intégration urbaine des infrastructures. Il faut réhabiliter cette gare pour éviter qu'elle ne devienne une friche problématique.

Quelles mesures ont-elles été prises pour sécuriser l'ancienne gare? Y a-t-il un projet de réaffectation? Une concertation est-elle envisagée avec les autorités locales pour prévoir un projet urbain cohérent et utile? Des budgets sont-ils prévus pour la sécurisation immédiate et la transformation de cette infrastructure?

deze infrastructuur?

15.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De herinrichting van het station Luik-Sint-Lambertus omvat de bouw van een gestandaardiseerd gebouw, de renovatie van de perrons en de verbetering van de toegankelijkheid. Sinds de sluiting hebben alleen het personeel dat de werken moet uitvoeren en het personeel van de NMBS toegang tot het station. Er werden geen incidenten gemeld, behalve de occasionele aanwezigheid van zwervers op de perrons. Securail grijpt dan samen met de spoorwegpolitie (SPC) en de lokale politie in. Om het veiligheidsgevoel te versterken worden er virtuele patrouilles georganiseerd dankzij de versterking van het videobewakingssysteem, dat een snelle detectie en onmiddellijke interventie mogelijk maakt.

De aanwezigheid van Securailagenten op het terrein werd versterkt, met name op risicovolle momenten.

De lokale politie werd ingeschakeld en er worden gezamenlijke acties opgezet om een gecoördineerde aanwezigheid te verzekeren. Een sociaal referent in de stations spreekt kwetsbare personen aan, evalueert hun situatie en verwijst ze naar de juiste sociale diensten, in overleg met de gemeentelijke autoriteiten.

Het personeel dat belast is met openen en sluiten van het station werd gesensibiliseerd voor de toename van de incidenten via het Security Operations Center van de NMBS. De genomen maatregelen worden gemonitord, in samenspraak met de lokale politie, de spoorwegpolitie en de gemeenten. Die inspanningen werpen vruchten af en verhogen de veiligheid en het comfort van de reizigers en de omwonenden aanzienlijk.

Het nieuwe station Luik-Sint-Lambertus wordt binnenkort in gebruik genomen. De NMBS heeft een studie gestart in verband met de toekomstige bestemming van het oude, ondergrondse gebouw. De mogelijkheden zijn een concessie, een erfpachtovereenkomst of een gedeeltelijke verkoop. De definitieve beslissing hangt af van de goedkeuring van Infrabel en de hulpdiensten, gelet op de ondergrondse ligging en de aanwezigheid van technische installaties die nodig zijn voor de uitbating.

De NMBS zet de dialoog met de lokale actoren voort, teneinde de oplossing te vinden die het best is afgestemd op de omgeving.

15.03 **Gilles Foret** (MR): Dat nieuwe, bovengrondse station biedt de reizigers meer comfort en veiligheid.

15.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Le réaménagement de la gare de Liège-Saint-Lambert comprend la construction d'un bâtiment standardisé, la rénovation des quais et la mise en conformité de l'accessibilité. Depuis la fermeture, seuls le personnel en charge des travaux et celui de la SNCB y accèdent. Aucun incident n'a été signalé, hormis la présence occasionnelle de personnes en errance sur les quais. Securail intervient alors avec la police des chemins de fer (SPC) et la police locale. Afin de renforcer le sentiment de sécurité, des patrouilles virtuelles sont organisées grâce au renforcement du système de vidéosurveillance, qui permet une détection rapide et une intervention immédiate.

La présence sur le terrain des agents de Securail a été renforcée, notamment aux heures sensibles.

La police locale a été mobilisée et des actions conjointes sont organisées pour assurer une présence coordonnée. Un référent social présent en gare va à la rencontre des personnes vulnérables, évalue leur situation et les oriente vers les services sociaux appropriés, en concertation avec les autorités communales.

Le personnel chargé de l'ouverture et de la fermeture de la gare a été sensibilisé à la remontée des incidents via le Security Operations Center de la SNCB. Ces mesures font l'objet d'un suivi continu, en consultation avec la police locale, la police des chemins de fer et les communes. Ces efforts portent leurs fruits et améliorent notablement la sécurité et le confort des usagers et des riverains.

La nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert sera bientôt opérationnelle. Quant à l'ancien bâtiment souterrain, sa destination future fait l'objet d'une étude de la SNCB. Les scénarios sont la mise en concession, le bail emphytéotique ou la vente partielle. La décision finale dépendra de l'accord d'Infrabel et des services de secours, compte tenu de sa localisation souterraine et de la présence d'installations techniques indispensables à l'exploitation.

La SNCB poursuit le dialogue avec les acteurs locaux afin d'identifier la solution la plus adaptée à l'environnement.

15.03 **Gilles Foret** (MR): Cette nouvelle gare en surface renforce le confort et la sécurité des usagers.

Wat het oude station betreft, is het aangewezen om de lokale overheden te raadplegen met het oog gericht op private of publieke partnerschappen om die ruimte een nieuwe impuls te geven.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De treinverbindingen vanuit het station Genk" (56004983C)**

16.01 **Wouter Raskin (N-VA):** *De trein is altijd een beetje reizen, maar voor wie vanuit Genk pendelt, is het vooral traag reizen. Genk is het minst stipte station van het land, met één op vier treinen die minstens zes minuten te laat aankomt. Nochtans is Genk een belangrijke centrumstad met veel pendelaars. De rechtstreekse trein naar Brussel doet er anderhalf uur over, en vaak nog langer door vertragingen. Een overstap in Hasselt leverde vroeger tijdswinst op, maar door een inefficiënte dienstregeling is dat niet meer het geval.*

Bent u op de hoogte van de slechte stiptheid in Genk? Hoe denkt u die te verbeteren? Is er ooit overwogen om tijdens de spits kleinere stations over te slaan voor een snellere verbinding met Brussel? De lange reistijd ligt niet alleen aan vertragingen, maar ook aan de gewijzigde dienstregeling. Welke maatregelen zult u nemen om pendelaars opnieuw een vlottere reis naar Brussel te bieden, eventueel via een betere overstap in Hasselt?

16.02 **Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands):** De stiptheid op de verbinding naar Genk ligt onder het gemiddelde en dat baart terecht zorgen. Vanaf juni 2025 zal de IC-trein tussen Genk en Gent een minuut vroeger vertrekken om de stiptheid te verbeteren.

De beperkte capaciteit van enkelsporige trajecten in Limburg maakt het echter moeilijk om incidenten efficiënt op te vangen. Plaatsen waar slechts één spoor beschikbaar is, zijn immers veel vatbaarder voor congestieproblemen.

Wat uw voorstel betreft om tijdens de spits kleinere haltes over te slaan, wijst de NMBS op het belang van stations als Kiewit en Bokrijk, waar dagelijks honderden reizigers opstappen.

Een extra sneltrein tussen Hasselt en Genk is

Quant à l'ancienne gare, une consultation des autorités locales en vue de partenariats privés ou publics pour un nouvel élan à cet espace serait la bienvenue.

L'incident est clos.

16 **Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les liaisons ferroviaires au départ de la gare de Genk" (56004983C)**

16.01 **Wouter Raskin (N-VA):** *Le train a toujours un goût de voyage, mais pour les navetteurs venant de Genk, le voyage est particulièrement lent. Genk est la gare la moins ponctuelle du pays, un train sur quatre y arrivant avec au moins six minutes de retard. Genk est pourtant un grand centre urbain, qui compte de nombreux navetteurs. Le trajet direct vers Bruxelles dure une heure et demie, et souvent davantage en raison des retards. Une correspondance à Hasselt permettait avant de gagner du temps, mais ce n'est plus le cas à cause de l'inefficacité des horaires.*

Êtes-vous au fait de la ponctualité médiocre à Genk? Comment comptez-vous améliorer la situation? A-t-on déjà envisagé de faire l'impasse sur de plus petites gares aux heures de pointe afin d'assurer une liaison plus rapide avec Bruxelles? Le long temps de trajet n'est pas seulement dû aux retards, mais aussi au changement d'horaire. Quelles mesures prendrez-vous pour offrir de nouveau aux navetteurs une circulation ferroviaire plus fluide vers Bruxelles, éventuellement via une meilleure correspondance à Hasselt?

16.02 **Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais):** La ponctualité sur la liaison vers Genk est inférieure à la moyenne, ce qui suscite à juste titre des inquiétudes. À partir de juin 2025, le train IC entre Genk et Gand partira une minute plus tôt afin d'améliorer la ponctualité.

En raison de la capacité limitée des lignes à voie unique au Limbourg, il est toutefois difficile de gérer efficacement les incidents. En effet, les tronçons où une seule voie est disponible sont beaucoup plus sensibles aux problèmes de congestion.

En ce qui concerne votre proposition de ne pas s'arrêter à certaines petites gares aux heures de pointe, la SNCB souligne l'importance des gares telles que celles de Kiewit et de Bokrijk, où des centaines de voyageurs embarquent chaque jour.

À l'heure actuelle, la mise en circulation d'un train

momenteel geen optie wegens het gebrek aan middelen. De dienstregeling werd in december 2024 aangepast, maar de overstap in Hasselt tijdens de piekuren biedt nog steeds weinig tijds winst ten opzichte van de rechtstreekse trein.

De reistijd met overstap is maar enkele minuten langer dan vorig jaar. Een aantrekkelijkere overstapoptie via Hasselt is momenteel niet haalbaar door enkelsporige stukken en beperkte capaciteit op de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

Toch blijft de NMBS zich inzetten om binnen de bestaande middelen en infrastructuur de stiptheid, de betrouwbaarheid en het comfort voor reizigers van en naar Genk te verbeteren.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik dank u voor de details, maar de situatie is dubbel problematisch: Genk is niet alleen het minst stipte station, de dienstverlening is er bovendien erbarmelijk. Een traject dat op papier anderhalf uur zou duren, neemt in werkelijkheid vaak 1 uur en 45 minuten in beslag. Voor een centrumstad als Genk en de ruimere regio van Oost-Limburg, die sterk afhankelijk is van deze verbinding, is dat onaanvaardbaar. De combinatie van een ontoereikende ontsluiting en een moeilijke arbeidsmarkt maakt de nood aan een performante treinverbinding des te groter. Ik blijf dan ook pleiten voor structurele investeringen in de Limburgse spoorinfrastructuur en hoop dat u deze regio niet vergeet in het volgende meerjarenplan.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De status van de veelplegersdatabank" (56004989C)

17.01 Irina De Knop (Open Vld): In het regeerakkoord werd de oprichting van een veelplegersdatabank aangekondigd om recidivisten in het verkeer beter te kunnen opvolgen.

Wat is de actuele stand van zaken? Is er al een tijdspad voor de invoering van de databank? Welke verdere stappen worden genomen om hardleerse verkeersovertreders effectief aan te pakken? Wie zal het project financieren?

17.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Mijn administratie heeft geanalyseerd welke problemen

rapide supplémentaire entre Hasselt et Genk n'est pas envisageable en raison du manque de moyens. L'horaire a été adapté en décembre 2024, mais le gain de temps que procure la correspondance à Hasselt aux heures de pointe reste limité par rapport au train direct.

Le temps de trajet avec correspondance ne s'est allongé que de quelques minutes par rapport à l'année dernière. Une correspondance plus attrayante via Hasselt n'est pas réalisable pour l'instant en raison des tronçons à une voie et de la capacité limitée sur la jonction bruxelloise Nord-Midi.

La SNCB continue pourtant à s'investir, dans les limites des moyens et des infrastructures existants, pour améliorer la ponctualité, la fiabilité et le confort des voyageurs au départ et à destination de Genk.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Je vous remercie pour les détails que vous avez fournis, mais la situation pose un double problème: Genk n'est pas seulement la gare ayant la ponctualité la plus médiocre, le service qui y est offert est lamentable. Un trajet censé durer théoriquement une heure et demie prend en réalité souvent 1 heure et 45 minutes. Cette situation est inacceptable pour un centre urbain comme Genk et pour l'ensemble de la région du Limbourg oriental, fortement dépendante de cette liaison. Le désenclavement insuffisant de la région, combiné à la situation compliquée du marché de l'emploi, rend d'autant plus urgente la nécessité d'une liaison ferroviaire performante. C'est pourquoi je continue de plaider pour des investissements structurels dans les infrastructures ferroviaires limbourgeoises et j'espère que cette région ne sera pas oubliée dans le prochain plan pluriannuel.

L'incident est clos.

17 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état d'avancement de la base de données des récidivistes" (56004989C)

17.01 Irina De Knop (Open Vld): L'accord de gouvernement prévoit la création d'une banque de données des multirécidivistes au volant, afin d'améliorer le suivi à cet égard.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Un calendrier a-t-il déjà été fixé pour l'instauration de la banque de données? Quelles autres mesures sont prises en vue d'une approche efficace des contrevenants récalcitrants? Qui financera le projet?

17.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Mon administration a analysé les problèmes à

moeten worden opgelost alvorens deze databank kan worden ontwikkeld. Het project is alvast opgenomen in een ontwerp van actieplan voor de verkeersveiligheid. Tevens heb ik de minister van Justitie per brief gevraagd om hieraan de nodige prioriteit te geven. Het is nog te vroeg om een concreet tijdschema te geven, aangezien in overleg met alle betrokkenen nog een meer gedetailleerde analyse moet worden gemaakt van het project en de wettelijke vereisten ter zake.

De databank is heel belangrijk om gevaarlijke veelplegers tijdig voor de rechter te brengen, zodat concrete actie kan worden ondernomen vooraleer ze onherstelbare schade aanrichten.

De middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds zouden kunnen worden gebruikt om het initiatief te financieren, maar eerst moeten de kosten nog meer gedetailleerd in kaart worden gebracht.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de verplichte invoering van ETCS-onlytreinverkeer" (56005047C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-onlydatum tot eind 2027" (56005100C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de ETCS-verplichting tot 2027" (56005133C)
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de invoering van het ETCS-onlysysteem" (56005195C)

18.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Na de treinramp van Buizingen was er een grote consensus om van veiligheid op het spoor een topprioriteit te maken. Tegen 2026 zou op het spoorwegnet enkel nog het European Train Control System (ETCS) toegelaten zijn. Tegen eind 2025 zullen het spoorwegnet en voldoende rollend materieel van de NMBS met het ETCS uitgerust zijn om tegen 2026 aan de ETCS-onlyverplichting te voldoen. Voor het goederenvervoer en het internationale hst-verkeer is dat echter onmogelijk. Daarom hebt u voorgesteld om de verplichting met twee jaar uit te stellen.

résoudre avant que cette banque de données ne puisse être développée. L'initiative a déjà été incluse dans un projet de plan d'action en matière de sécurité routière. J'ai également demandé par courrier à la ministre de la Justice d'accorder la priorité qui s'impose à ce point. Il est encore trop tôt pour fournir un calendrier précis, dès lors qu'une analyse plus détaillée du projet et de ses exigences légales doit encore être réalisée en concertation avec tous les intéressés.

La banque de données est un élément majeur pour la comparution en justice et en temps utile de dangereux multirécidivistes, afin qu'ils puissent faire l'objet de mesures concrètes avant de causer des dommages irréparables.

Les moyens provenant du Fonds de la sécurité routière pourraient être utilisés pour financer l'initiative, mais il convient d'abord de dresser un aperçu plus détaillé des coûts.

L'incident est clos.

18 **Questions jointes de**

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation de faire circuler uniquement des trains équipés de l'ETCS" (56005047C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de la date "ETCS only" à fin 2027" (56005100C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'obligation du système ETCS à 2027" (56005133C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'instauration du système ETCS only" (56005195C)

18.01 **Irina De Knop** (Open Vld): Après la catastrophe ferroviaire de Buizingen, un large consensus s'est dégagé pour ériger la sécurité sur les voies en priorité absolue. D'ici 2026, seul le European Train Control System (ETCS) serait encore autorisé sur le réseau ferroviaire. D'ici fin 2025, le réseau ferroviaire ainsi qu'un volume suffisant de matériel roulant de la SNCB seront équipés de l'ETCS afin de respecter l'obligation "ETCS only" en 2026. Or, cela est impossible pour le transport de marchandises et le trafic international des trains à grande vitesse. C'est pourquoi vous avez proposé de reporter cette obligation de deux ans.

Bevestigt u dat het spoorwagennet eind dit jaar

Confirmez-vous que le réseau ferroviaire sera

uitgerust zal zijn met het ETCS? Zal een uitstel van twee jaar voldoende zijn voor het goederenvervoer en het internationale reizigersvervoer? Zult u op Europees niveau pleiten voor een snellere overschakeling naar het ETCS op het hele Europese netwerk?

18.02 Frank Troosters (VB): Op de ministerraad van 16 mei werd de ETCS-onlydatum met twee jaar uitgesteld, tot 12 december 2027. Dat moet de spoorondernemingen meer ruimte geven om het rollend materieel tijdig met ETCS-technologie uit te rusten. Het TBL1+-systeem zal twee jaar langer worden onderhouden.

In welke mate hebben de spoorondernemingen zich al aangepast aan de ETCS-vereisten? Zullen bepaalde ondernemingen zich niet tijdig kunnen conformeren? Hebt u zicht op de kosten van de ETCS-technologie voor de operatoren van het goederenvervoer per spoor? Wat is de budgettaire impact van het langer onderhouden van het TBL1+-systeem? Op welke manier zullen de ondernemingen worden aangemoedigd om werk te maken van de ETCS-vereisten? Welke sanctiemechanismen komen er?

18.03 Niels Tas (Vooruit): Het ETCS-onlysysteem wordt op uw voorstel uitgesteld tot december 2027.

Welke spoorwegbedrijven hebben hun verplichtingen nog niet uitgevoerd? Wat zijn de exacte redenen daarvoor? Welke nieuwe aanmoedigingsmechanismen en mogelijke sancties overweegt u voor wie de nieuwe deadline niet haalt? Zullen de spoorwegbedrijven regelmatig verplicht moeten rapporteren over hun voortgang? Zal die informatie openbaar worden gemaakt? Brengt het uitstel bijkomende kosten mee voor de overheid? Wat betekent het voor de spoorveiligheid? Werd hierover onafhankelijk advies ingewonnen? Kan het uitstel leiden tot klachten of straffen van de Europese Commissie?

18.04 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ook al werd de toepassing van ETCS only uitgesteld tot eind 2027, toch blijft België een pionier op het vlak van spoorwegveiligheid in Europa. Ik wil onverminderd op dat elan doorgaan, in samenwerking met de buurlanden en andere Europese landen. In het bijzonder de operatoren van het internationale reizigersvervoer aan hoge snelheid en die van goederenvervoer ondervinden

équipé de l'ETCS d'ici la fin de cette année ? Ce report de deux ans sera-t-il suffisant pour le transport de marchandises et le transport international de voyageurs ? Plaiderez-vous au niveau européen en faveur d'un passage plus rapide à l'ETCS sur l'ensemble du réseau européen ?

18.02 Frank Troosters (VB): Lors du Conseil des ministres du 16 mai, la date butoir pour le passage exclusif à l'ETCS a été reportée de deux ans, jusqu'au 12 décembre 2027. Cette mesure vise à donner aux entreprises ferroviaires davantage de marge pour équiper leur matériel roulant de la technologie ETCS dans les délais. Le système TBL1+ sera maintenu en état pendant deux années supplémentaires.

Dans quelle mesure les entreprises ferroviaires se sont-elles déjà adaptées aux exigences liées à l'ETCS? Certaines d'entre elles risquent-elles de ne pas pouvoir se conformer à temps? Avez-vous une estimation des coûts de la technologie ETCS pour les opérateurs du transport ferroviaire de marchandises? Quel est l'impact budgétaire du maintien prolongé du système TBL1+? De quelle manière les entreprises seront-elles incitées à se conformer aux exigences de l'ETCS? Quels mécanismes de sanction seront mis en place?

18.03 Niels Tas (Vooruit): Le système ETCS only sera reporté, sur votre proposition, à décembre 2027.

Quelles entreprises ferroviaires n'ont-elles pas encore rempli leurs obligations? Quelles en sont les raisons exactes? Quels nouveaux mécanismes d'incitation et quelles sanctions éventuelles envisagez-vous à l'encontre de celles qui ne respecteront pas la nouvelle échéance? Les entreprises ferroviaires devront-elles obligatoirement faire rapport sur leurs avancées? Ces informations seront-elles rendues publiques? Le report entraînera-t-il des coûts supplémentaires pour les autorités? Quelles sont les implications en termes de sécurité du rail? Un avis indépendant a-t-il été recueilli à ce sujet? Le report peut-il conduire à des plaintes ou des sanctions de la part de la Commission européenne?

18.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Bien que l'application du système ETCS only ait été reportée à fin 2027, la Belgique reste un pionnier en matière de sécurité ferroviaire en Europe. Je souhaite poursuivre pleinement sur cette lancée, en collaboration avec les pays qui nous entourent et d'autres États européens. Ce sont plus particulièrement les opérateurs du transport international de voyageurs à grande vitesse ainsi

moeilijkheden om de verplichting tegen eind 2025 te respecteren. Ook hebben de installatie en de upgrades van ETCS op het rollend materieel een niet te verwaarlozen financiële impact op de spoorwegondernemingen, waaronder de goederenoperators.

Uit een sectoroverleg van de FOD in het najaar van 2024 bleek dat de situatie zeer verschillend is per segment van de spoorwegsector. Volgens Infrabel zal het Belgische spoorwegnet tegen eind 2025 volledig met ETCS uitgerust zijn. De NMBS zal tegen eind 2025 over voldoende rollend materieel met ETCS beschikken om haar transportplan vanaf 2026 te realiseren.

Einde 2024 bleek dat alle operators van goederenvervoer tegen eind 2027 over voldoende rollend materieel met ETCS zullen beschikken. De meeste operators van internationaal reizigersvervoer hebben nu al ETCS aan boord of zullen er tegen eind 2025 mee zijn uitgerust. Een operator zal tegen eind 2027 voldoende rollend materieel met ETCS hebben, een andere operator zal pas tegen eind 2029 rollend materieel met ETCS inzetten. Tegen eind 2025 is 77,92 % van het rollend materieel van de operators voor goederenvervoer uitgerust met ETCS. De transportplannen van alle operators zullen naar verwachting worden beïnvloed door het gebrek aan rollend materieel met ETCS.

Bij een overstap in december 2025 wordt het verkeersverlies geraamd op 17 %, vooral door de grote afhankelijkheid van de meeste operators van goederenvervoer van een zeer beperkt aantal constructeurs en ETCS-leveranciers en door het gebrek aan industriële capaciteit en onderdelen.

De kosten door de latere buitendienststelling van het TBL1+-systeem zouden beperkt blijven, voor zover het uitstel tot twee jaar beperkt blijft.

Er is geen sprake van concurrentievervalsing, aangezien de operators binnen eenzelfde segment op dezelfde manier worden behandeld.

Om een nieuw verzoek om uitstel te voorkomen, zal een denkoefening over doeltreffende aanmoedigings- en sanctiemechanismen worden opgestart. In dat verband wil ik alle denksporen laten nagaan. De Europese Commissie ziet erop toe dat investeringen gebeuren onder impuls van de subsidies, wat de mogelijkheden beperkt voor reeds gestarte installaties en upgrades van ETCS.

que ceux du transport de marchandises qui éprouvent des difficultés à respecter l'obligation d'ici fin 2025. De plus, l'installation et les mises à niveau du système ETCS sur le matériel roulant ont une incidence financière non négligeable sur les entreprises ferroviaires, y compris les opérateurs de fret.

La concertation sectorielle organisée par le SPF à l'automne 2024 a montré que la situation varie fortement selon les segments du secteur ferroviaire. Selon Infrabel, le réseau ferroviaire belge sera entièrement équipé de l'ETCS d'ici fin 2025. D'ici là, la SNCB disposera quant à elle de suffisamment de matériel roulant équipé de l'ETCS pour réaliser son plan de transport à partir de 2026.

Fin 2024, il s'est avéré que, d'ici fin 2027, tous les opérateurs de transport de marchandises disposeraient de matériel roulant équipé de l'ETCS en suffisance. La plupart des opérateurs de transport international de voyageurs disposent dès à présent de l'ETCS ou en disposeront d'ici fin 2025. Un opérateur disposera de matériel roulant équipé de l'ETCS en suffisance d'ici fin 2027, un autre opérateur ne déploiera du matériel roulant équipé de l'ETCS que d'ici fin 2029. D'ici fin 2025, 77,92 % du matériel roulant des opérateurs de transport de marchandises seront équipés de l'ETCS. Les projets de transport de l'ensemble des opérateurs devraient être influencés par le manque de matériel roulant équipé de l'ETCS.

En cas de passage à l'ETCS en décembre 2025, la perte de trafic est estimée à 17 %, principalement en raison de la forte dépendance de la plupart des opérateurs de transport de marchandises à un nombre très limité de constructeurs et de fournisseurs de l'ETCS, et du manque de capacité industrielle et de pièces de rechange.

Les coûts afférents au report de la mise hors service du système TBL1+ demeureront limités, pour autant que ce report reste limité à deux ans.

Il n'est pas question de distorsion de concurrence, les opérateurs actifs au sein d'un même segment bénéficiant du même traitement.

Pour éviter une nouvelle demande de report, une réflexion sur des mécanismes d'incitation et de sanction efficaces sera lancée. Je souhaite que toutes les pistes soient explorées à cet égard. La Commission européenne veille à ce que des investissements soient réalisés sous l'impulsion de subventions, ce qui restreint les possibilités pour les installations déjà lancées et des mises à niveau de l'ETCS.

Privéoperatoren en ondernemingen die niet worden gefinancierd door de Belgische Staat, vallen niet onder de rapporteringsverplichting. Ik wil onderzoeken hoe we de rapporteringsverplichting kunnen uitbreiden, met respect voor de regels inzake het bedrijfsgeheim.

Zelfs bij een uitstel met twee jaar van ETCS zal België een van de eerste Europese landen zijn die zijn spoorverkeer volledig omschakelt naar ETCS. Conform de Europese wetgeving moet een wijziging van de datum eerst worden gevalideerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie en door de Europese Commissie. De aanvraag wordt zo snel mogelijk ingediend.

18.05 Irina De Knop (Open Vld): Wij vernemen net dat de vakbonden uw voorakkoord massaal hebben weggestemd, waarvan we de inhoud niet kennen. Ongetwijfeld zullen er nu weer heel wat vakbondsacties volgen. U van uw kant hebt het Parlement onvoldoende geïnformeerd.

18.06 Frank Troosters (VB): Een subsidiemechanisme kan werken, op voorwaarde dat men daar tijdig werk van maakt. De operator van het goederentransport per spoor worden eens te meer met zware kosten opgezadeld.

18.07 Niels Tas (Vooruit): Voor Vooruit is veiligheid cruciaal en aangezien we relatief veel overwegen hebben, moeten we hier toch haast mee maken. We moeten ons hoeden voor mogelijke concurrentievervalsing. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of de verschillende systemen op ons net geen extra kosten met zich zullen brengen.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Palestijnse vlaggen aan het station Brussel-Centraal" (56005069C)

19.01 Sam Van Rooy (VB): In oktober 2024 hebben onbekenden Palestijnse vlaggen gehesen aan het station Brussel-Centraal. De NMBS zou hebben onderzocht hoe zoiets kon gebeuren. Welk resultaat heeft dat onderzoek opgeleverd? Wie waren de daders en hoe hebben zij toegang gekregen tot het stationsgebouw?

Hebben deze feiten zich nogmaals voorgedaan? Er circuleert immers een videofragment waarop te zien

Les opérateurs privés et les entreprises non financées par l'État belge ne sont pas soumis à l'obligation de déclaration. Je souhaite examiner comment élargir cette obligation tout en respectant les règles relatives au secret des affaires.

Même dans le cas d'un report de deux ans de l'ETCS, la Belgique sera l'un des premiers pays européens à faire basculer l'intégralité de son trafic ferroviaire vers l'ETCS. Conformément à la législation européenne, un changement de date doit d'abord être validé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et par la Commission européenne. La demande sera déposée le plus rapidement possible.

18.05 Irina De Knop (Open Vld): Nous venons d'apprendre que les syndicats ont rejeté massivement votre préaccord, dont nous ne connaissons pas le contenu. De nombreuses actions syndicales suivront très certainement. De votre côté, vous n'avez pas informé suffisamment le Parlement.

18.06 Frank Troosters (VB): Un mécanisme de subvention peut fonctionner, à condition qu'il soit mis en place à temps. Une fois de plus, les opérateurs de fret ferroviaire sont confrontés à des coûts élevés.

18.07 Niels Tas (Vooruit): Pour Vooruit, la sécurité est un élément crucial, et compte tenu du nombre relativement important de passages à niveau, il faut ici véritablement accélérer le rythme. Nous devons nous prémunir contre tout risque de distorsion de concurrence. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question de savoir si la coexistence de plusieurs systèmes sur notre réseau ne risque pas d'engendrer des coûts supplémentaires.

L'incident est clos.

19 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La présence de drapeaux palestiniens à la gare de Bruxelles-Central" (56005069C)

19.01 Sam Van Rooy (VB): En octobre 2024, des inconnus ont hissé des drapeaux palestiniens à la gare de Bruxelles-Central. La SNCB aurait ouvert une enquête pour savoir comment cette situation a pu se produire. Quels ont été les résultats de cette enquête? Qui étaient les auteurs et comment ont-ils pu accéder au bâtiment de la gare?

Des agissements de ce type se sont-ils reproduits? On voit en effet circuler un bout de vidéo montrant

is hoe acht Palestijnse vlaggen wapperen boven het station. Wat vindt u ervan dat het blijkbaar mogelijk is om op het dak van een station vlaggen te hijsen? Ik vind dat nogal zorgwekkend met het oog op de veiligheid.

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Ik was nog geen minister in oktober 2024. De NMBS meldt mij dat er gepaste maatregelen zijn genomen met de concessiehouders om de veiligheid te verhogen. Tot nu toe hebben zich geen gelijkaardige incidenten meer voorgedaan. De NMBS heeft klacht ingediend wegens deze indringing in oktober 2024. Het onderzoek is in handen van de politie. Ik zal mij volledig inzetten om onze stations veiliger te maken. Ik geef uw bezorgdheid door aan de NMBS.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wateroverlast in de stationsparking van Gent-Sint-Pieters" (56005101C)

20.01 Frank Troosters (VB): Ik informeerde eerder al naar de wateroverlast in de parking van Gent-Sint-Pieters. Uw voorganger gaf toen aan dat voorlopige maatregelen zouden worden genomen, gevolgd door structurele oplossingen.

Wat is de stand van zaken vandaag? Is de oorzaak intussen duidelijk? Werden al structurele maatregelen genomen?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De ondergrondse parking is in gedwongen mede-eigendom en wordt beheerd door een syndicus. Grote investeringen vereisen goedkeuring van alle mede-eigenaars.

De waterinfiltratie komt enerzijds van verouderde dakbedekking, anderzijds van grondwaterdruk via voegen in de muren. Er zijn opvanggoten aangebracht, parkeerplaatsen zijn lokaal afgezet, en de slibgoten worden preventief gereinigd om verdere overlast te beperken. Sommige parkeerplaatsen zijn voorlopig afgezet.

Sinds 2022 volgt een expert de situatie op. Verschillende structurele maatregelen zijn genomen, waaronder meerdere injecties met PU-hars en de vernieuwing van roofing op sommige trappenkernen. Toch blijft een volledige oplossing uit, deels omdat

huit drapeaux palestiniens flotter au-dessus de la gare. Que pensez-vous du fait que l'on puisse hisser des drapeaux sur le toit d'une gare? Cela me paraît assez inquiétant sur le plan de la sécurité.

19.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Je n'étais pas encore ministre en octobre 2024. La SNCB m'indique que des mesures appropriées ont été prises en concertation avec les concessionnaires afin d'augmenter la sécurité. Depuis octobre, il n'y a plus eu d'incidents similaires. La SNCB a déposé plainte en raison de cette pénétration dans ses locaux en octobre 2024. L'enquête est maintenant entre les mains de la police. Je ferai tout mon possible pour améliorer la sécurité dans nos gares. Je relayerai vos inquiétudes à la SNCB.

L'incident est clos.

20 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infiltrations d'eau dans le parking de la gare de Gand-Saint-Pierre" (56005101C)

20.01 Frank Troosters (VB): J'ai déjà antérieurement posé des questions sur les infiltrations d'eau dans le parking de la gare de Gand-Saint-Pierre. Votre prédécesseur m'a alors indiqué que des mesures provisoires allaient être prises, suivies de solutions structurelles.

Qu'en est-il aujourd'hui? La cause est-elle entre-temps connue? Des mesures structurelles ont-elles déjà été prises?

20.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Étant une copropriété forcée, le parking souterrain est géré par un syndic. Les grands investissements nécessitent l'approbation de tous les copropriétaires.

Les infiltrations d'eau sont dues, d'une part, à la vétusté de la toiture et, d'autre part, à la pression des eaux souterraines à travers les joints dans les murs. Des caniveaux ont été aménagés pour collecter l'eau, des places de parking ont été condamnées et les rigoles de boue ont été nettoyées préventivement afin de limiter toute nuisance supplémentaire. Certaines places de parking ont été provisoirement clôturées.

Un expert suit la situation depuis 2022. Différentes mesures structurelles ont été prises, dont plusieurs injections de résine PU et le renouvellement du *roofing* sur certaines cages d'escaliers. Il n'existe toutefois pas encore de solution complète, en partie

een lek dichten de druk op andere plekken verhoogt. De vereniging van mede-eigenaars blijft zoeken naar oorzaken via lekdetectie, rondgangen en controle van waterverbruik. Sommige parkeerplaatsen zijn tijdelijk buiten gebruik, maar er is nog voldoende capaciteit.

20.03 Frank Troosters (VB): Ik stel vast dat de problemen al maanden aanslepen. Sinds 2022 werd wel een expert aangesteld en werden meerdere injecties uitgevoerd met PU-hars, maar dat lijkt eerder symptoombestrijding dan een structurele oplossing voor de druk van het grondwater.

De situatie blijft onaantrekkelijk voor pendelaars. Ik hoop dat er snel een grondige aanpak komt.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Anne Pirson aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een betere communicatie over afgeschafte treinen" (56005126C)

21.01 Anne Pirson (Les Engagés): Soms worden er treinen afgeschaft wegens technische problemen, door menselijke factoren of om operationele redenen. Alleen wordt er doorgaans geen uitleg gegeven aan de reizigers, wat de nodige frustratie opwekt. De noodzakelijke modal shift veronderstelt nochtans een betrouwbare en transparante dienstverlening.

Sommigen beweren dat de NMBS soms treinen zou afschaffen om haar stiptheidsindicatoren niet in gevaar te brengen, want de financiering van de NMBS is daar gedeeltelijk afhankelijk van.

Welke procedures gelden er voor de communicatie naar de reizigers in geval van afgeschafte treinen? Waarom worden de redenen voor de afschaffing niet systematisch meegedeeld? Hoe kan de transparantie verbeterd worden? Wordt er overwogen om een systeem in te voeren dat realtime de oorzaken van verstoringen van het treinverkeer preciseert? Is er een strategie inzake het bewust afschaffen van treinen om de stiptheidscijfers op peil te houden?

21.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Ik herhaal dat ik er alles aan zal doen opdat het aantal afgeschafte treinen met 30 % zou dalen. Wanneer een trein afgeschaft wordt, is de communicatie met de reizigers essentieel. De NMBS hecht daar veel belang aan en communiceert via haar website en

parce que le colmatage d'une fuite fait augmenter la pression à d'autres endroits. L'association des copropriétaires continue de rechercher les causes en tentant de détecter les fuites, en effectuant des inspections et en contrôlant la consommation d'eau. Certaines places de parking sont temporairement inutilisables, mais la capacité demeure suffisante.

20.03 Frank Troosters (VB): Je constate que les problèmes persistent depuis des mois. Depuis 2022, un expert a certes été désigné et plusieurs injections de résine PU ont été réalisées, mais cela ressemble davantage à un traitement des symptômes qu'à une solution structurelle au problème de la pression exercée par la nappe phréatique.

La situation demeure peu attrayante pour les navetteurs. J'espère que le problème sera rapidement traité en profondeur.

L'incident est clos.

21 Question de Anne Pirson à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le renforcement de la communication sur la suppression des trains" (56005126C)

21.01 Anne Pirson (Les Engagés): La suppression de trains peut s'expliquer par des aléas techniques, humains ou opérationnels. Mais aucune explication n'est généralement communiquée aux navetteurs, ce qui génère beaucoup de frustration. Le report modal nécessaire suppose un service fiable et transparent.

Certains prétendent que la SNCB supprimerait parfois des trains pour préserver ses indicateurs de ponctualité, dont dépend une partie de son financement.

Quelles sont les procédures de communication envers les usagers en cas de suppression d'un train? Pourquoi les motifs de suppression ne sont-ils pas systématiquement communiqués? Comment améliorer la transparence? Envisage-t-on de mettre en place un système en temps réel précisant les causes des perturbations? Existe-t-il une stratégie de suppression de trains pour ne pas altérer les statistiques de ponctualité?

21.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Je le répète, je ferai tout pour que le nombre de trains supprimés diminue de 30 %. Lorsqu'un train est supprimé, la communication aux usagers est essentielle. La SNCB y attache une grande importance et communique via son site web et via

app, waar er alternatieven voorgesteld worden voor de afgeschafte treinrit. In het station wordt de informatie op de schermen en via gesproken berichten meegedeeld. Indien er spoorwegmedewerkers aanwezig zijn, staan zij ter beschikking om de reizigers bij te staan. Via de app van de NMBS kan men een waarschuwingsbericht ontvangen, indien men tenminste de pushberichten geactiveerd heeft. Indien het een incident van langere duur betreft, vinden de reizigers op de pagina met storingen en werken een duidelijke verklaring hiervoor. De NMBS kan ook via haar sociale netwerken communiceren. Kortom, de NMBS levert constant inspanningen om de impact van storingen te minimaliseren en een positieve ervaring te garanderen.

In het openbaredienstcontract 2023-2032 krijgt de NMBS strikte verplichtingen opgelegd voor de informatieverstrekking aan de reizigers bij verstoord treinverkeer. De snelheid en volledigheid van de informatie worden beoordeeld aan de hand van een prestatie-indicator. In 2023 heeft de NMBS de verwachtingen overtroffen. Er moeten evenwel nog verbeteringen aangebracht worden en ik zal de indicator in kwestie van nabij opvolgen, zodat de reizigers over kwaliteitsvolle realtime-informatie beschikken.

De NMBS biedt verschillende formules aan voor compensatie, afhankelijk van de oorzaak, de duur van de storing en het soort treinticket. De formules staan op de website van de NMBS.

De NMBS erkent dat lastminuteaanschaffingen op alle verbindingen kunnen voorkomen, maar voortsnog is het moeilijk om via de reisplanner gedetailleerde informatie mee te delen. Er worden wel aankondigingen gedaan in het station, en bij grote incidenten verspreidt de NMBS ook informatie via haar digitale kanalen.

De NMBS levert inspanningen om de kwaliteit en coherentie van haar communicatie te verbeteren, want het vertrouwen van de reizigers staat op het spel. Ik heb gevraagd om specifiek werk te maken van betere mechanismen voor de communicatie met de reizigers.

Momenteel worden er projecten op poten gezet om de informatieverstrekking aan de reizigers te verbeteren. Ik zal die evolutie van nabij opvolgen. De NMBS kan en moet op dat vlak nog vooruitgang boeken.

21.03 Anne Pirson (Les Engagés): Door goed te communiceren kan men vele problemen oplossen. In het performantiecontract wordt dat aspect in

l'application, qui propose des alternatives au trajet supprimé. En gare, l'information est relayée par les écrans et les annonces sonores. Si des agents sont présents, ils sont disponibles pour assister les voyageurs. L'application SNCB permet de recevoir une alerte si on a activé les notifications push. En cas d'incident prolongé, la page des perturbations et travaux fournit une raison claire, et la SNCB peut communiquer via ses réseaux sociaux. Bref, la SNCB déploie des efforts constants pour minimiser l'impact des perturbations et garantir une expérience positive.

Le contrat de service public 2023-2032 de la SNCB impose des obligations strictes en matière d'information aux voyageurs lors de perturbations. Un indicateur de performance évalue la rapidité et l'exhaustivité des informations fournies et, en 2023, la SNCB a dépassé les attentes. Toutefois, des améliorations restent nécessaires et je suivrai cet indicateur de près pour que les voyageurs disposent d'une information de qualité en temps réel.

La SNCB propose différentes formules d'indemnisation en fonction de la cause, de la durée de la perturbation et du type de billet. Ces formules figurent sur le site de la SNCB.

La SNCB reconnaît que des annulations de dernière minute peuvent survenir sur toutes les lignes, mais il est actuellement difficile de fournir des explications détaillées dans le planificateur de voyage. Des annonces sont faites en gare, et des communications via les canaux numériques de la SNCB sont faites lors d'incidents majeurs.

La SNCB travaille à renforcer la qualité et la cohérence de ses communications, car la confiance des usagers est en jeu. J'ai demandé qu'un travail spécifique soit amorcé pour améliorer les mécanismes de communication vers les voyageurs.

Des projets sont en développement pour améliorer l'information des voyageurs. Je suivrai cette évolution. La SNCB peut et doit encore progresser sur cette question.

21.03 Anne Pirson (Les Engagés): Une bonne communication permet de résoudre de nombreux problèmes. Le contrat de performance prend cet

aanmerking genomen. Dat u bij de NMBS op een verbetering van de situatie aangedrongen hebt, stelt me gerust. Ik hoop op een drastische vermindering van dit soort incidenten in de toekomst.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 56005156C en 56005177C van de heer Matagne worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 56005185C van de heer Cornillie wordt uitgesteld.

22 Vraag van Sam Van Rooy aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nummerplaat met kenteken 7 OKTOBR" (56005197C)

22.01 Sam Van Rooy (VB): Tot voor kort reed in Brussel een wagen rond met de nummerplaat "7 OKTOBR", een duidelijke verwijzing naar de genocidale jihadistische terreuraanslag van Hamas op Israël's.

Kunt u bevestigen dat de nummerplaat vorige week werd ingetrokken? Zijn er specifieke regels ter zake? Hoelang heeft de persoon in kwestie met die nummerplaat kunnen rondrijden? Bestaat er een lijst van gepersonaliseerde nummerplaten die worden geweigerd? Wordt die lijst aangevuld met jihadistische termen zoals "7 OKTOBR"?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Er gelden beperkingen voor gepersonaliseerde nummerplaten, onder meer om verwarring met bijzondere of buitenlandse nummerplaten te vermijden. Er is ook een zwarte lijst met verboden combinaties, die automatisch worden geblokkeerd. Bij het opstellen van die lijst wordt rekening gehouden met de input van de Veiligheid van de Staat (VSSE). Tevens gebruiken we artificiële intelligentie om na te gaan of aangevraagde combinaties aanstootgevend kunnen zijn. Bij een datum is het echter moeilijk om de achterliggende intentie te achterhalen. Er bestaat geen lijst van geweigerde platen, aangezien de meeste weigeringen automatisch gebeuren.

Mijn kabinet heeft de administratie op 30 april 2025 op de hoogte gebracht van dit specifieke geval. De Directie Inschrijving Voertuigen (DIV) had hierover ook klachten ontvangen van burgers. Na contact met de eigenaar heeft de DIV de nummerplaat ingetrokken en een nieuwe nummerplaat toegekend.

Het kenteken werd aan de politie gemeld en de combinatie wordt aan de zwarte lijst toegevoegd.

aspect en compte. Je suis rassurée par l'amélioration demandée à la SNCB. J'espère qu'à l'avenir, ce genre d'incident diminuera drastiquement.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 56005156C et 56005177C de M. Matagne sont transformées en questions écrites. La question n° 56005185C de M. Cornillie est reportée.

22 Question de Sam Van Rooy à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La plaque d'immatriculation "7 OKTOBR"" (56005197C)

22.01 Sam Van Rooy (VB): Jusqu'à récemment, une voiture immatriculée "7 OKTOBR" circulait à Bruxelles. Cette inscription fait clairement référence à l'attentat terroriste djihadiste génocidaire commis par le Hamas contre des Israéliens.

Pouvez-vous confirmer que cette plaque d'immatriculation a été retirée la semaine dernière? Des règles spécifiques existent-elles en la matière? Durant combien de temps la personne en question a-t-elle pu circuler avec cette plaque? Une liste des plaques personnalisées refusées existe-t-elle? Cette liste a-t-elle été complétée par des termes djihadistes tels que "7 OKTOBR"?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les plaques personnalisées font l'objet de restrictions, notamment pour éviter toute confusion avec des plaques spéciales ou étrangères. Une liste noire de combinaisons interdites existe également. Celles-ci sont automatiquement bloquées. La contribution de la Sûreté de l'État (VSSE) est prise en considération dans l'élaboration de cette liste. Nous utilisons également l'intelligence artificielle pour vérifier si les combinaisons demandées peuvent être offensantes. Il est néanmoins difficile de connaître l'intention derrière une date. Il n'existe pas de liste des plaques refusées, puisque la plupart des refus sont automatiques.

Mon cabinet a informé l'administration de ce cas spécifique le 30 avril 2025. La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) avait également reçu des plaintes de citoyens à ce sujet. Après avoir contacté le propriétaire, la DIV a retiré la plaque d'immatriculation et en a attribué une nouvelle.

Le numéro d'immatriculation a été signalé à la police et la combinaison sera ajoutée à la liste noire.

22.03 Sam Van Rooy (VB): Ik vind het zorgwekkend dat nummerplaten met jihadistische termen blijkbaar pas worden ingetrokken nadat er klachten zijn ingediend. Het moet onmogelijk worden gemaakt om zulke combinaties aan te vragen.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De introductie van de focusflitser in Nederland" (56005211C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van de superfocusflitser" (56005228C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Onbemande flitscamera's die meerdere overtredingen kunnen vaststellen" (56005303C)

23.01 Irina De Knop (Open Vld): De eerste mobiele focusflitser in Nederland is in gebruik genomen. Ook de federale regering wil slimme camera's gebruiken om het gebruik van mobiele telefoons op te sporen.

Plant u een proefproject? Wilt u de focusflitser die in Nederland is geïntroduceerd, ook in België invoeren? Hoe garandeert u de privacy van autobestuurders? Welke inbreuken zou u via slimme camera's willen vaststellen? Gaat het dan bijvoorbeeld ook om gordeldracht?

23.02 Frank Troosters (VB): Arizona wil voorzien in een gepast wettelijk kader om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van een onbemand automatisch werkend toestel.

Wat is de timing? Zal dezelfde focusflitser als in Nederland gebruikt worden? Hoeveel stuks zullen worden ingezet? Hoeveel zal dit kosten? Zullen deze toestellen ook gebruikt worden om andere vormen van afleiding in de wagen vast te stellen? Hoe garandeert de minister de privacy en een correcte omgang met de gemaakte beelden?

23.03 Tine Gielis (cd&v): De voorbije weken kondigden zowel Nederland als Frankrijk sterke investeringen aan in hun cameranetwerk. Nederland zal 50 focusflitsers installeren. In Frankrijk is er sprake van 4.000 nieuwe vaste camera's, waaronder honderden camera's die in staat zijn om meerdere overtredingen vast te stellen. Het federale

22.03 Sam Van Rooy (VB): Selon moi, il est préoccupant que des plaques d'immatriculation relayant des messages djihadistes ne soient retirées qu'à la suite de plaintes. La demande de ce genre de combinaisons devrait être prohibée.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mise en service des radars "focusflitser" aux Pays-Bas" (56005211C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'utilisation du radar "focusflitser"" (56005228C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les radars automatiques capables de constater diverses infractions" (56005303C)

23.01 Irina De Knop (Open Vld): Le premier radar mobile focusflitser est désormais opérationnel aux Pays-Bas. Le gouvernement fédéral souhaite également recourir à des caméras intelligentes pour détecter l'utilisation du téléphone portable au volant.

Prévoyez-vous de lancer un projet pilote? Avez-vous l'intention d'introduire le radar focusflitser en Belgique, à l'exemple des Pays-Bas? Comment garantirez-vous le respect de la vie privée des automobilistes? Quelles infractions souhaiteriez-vous faire détecter à l'aide de caméras intelligentes? Le port de la ceinture de sécurité en ferait-il partie, par exemple?

23.02 Frank Troosters (VB): L'Arizona entend prévoir un cadre légal adapté visant à constater l'utilisation du téléphone au volant à l'aide d'un appareil automatique et autonome.

Quel est le calendrier prévu? S'agira-t-il du radar focusflitser utilisé aux Pays-Bas? Combien d'unités seront-elles déployées? Quel sera le coût de ce déploiement? Ces appareils seront-ils également utilisés pour constater d'autres formes de distraction au volant? Comment le ministre compte-t-il garantir le respect de la vie privée et une gestion correcte des images filmées?

23.03 Tine Gielis (cd&v): Ces dernières semaines, tant les Pays-Bas que la France ont annoncé des investissements significatifs dans leurs réseaux de caméras. Les Pays-Bas vont installer cinquante radars focusflitser. La France parle de 4 000 nouvelles caméras fixes, dont des centaines capables de détecter plusieurs infractions. L'accord

regeerakkoord heeft het over een proportioneel en doelmatig gebruik van het cameranetwerk met automatische kentekenplaatherkenning en andere camera's en heeft de ambitie om het gebruik van de telefoon achter het stuur vast te stellen met behulp van onbemande automatisch werkende toestellen.

Wat is de timing hiervoor? Komen er ook investeringen in nieuwe camera's?

[23.04] Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Het gebruik van camera's om gsm-gebruik achter het stuur op te sporen staat in het regeerakkoord en in mijn beleidsnota. Ik ben van plan dit samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie uit te rollen, te beginnen met een proefproject. Daarbij testen we de beste technologie op effectiviteit en privacybescherming.

Een precieze timing is er nog niet. Eerst voeren we een technische en juridische analyse uit. Gsm-gebruik achter het stuur is de meest problematische vorm van afleiding, en beeldherkenningstechnologie blijkt hier goed te werken. Aangezien het ook uitdrukkelijk in de verkeerswet genoemd wordt, kunnen we gericht optreden. Andere vormen van afleiding vragen een complexere beoordeling.

Privacy is voor mij cruciaal. We moeten een evenwicht vinden tussen het recht op verkeersveiligheid en het recht op een privéleven. Pas als dit goed afgewogen is, bekijken we verdere toepassingen van deze technologie.

Een camera moet als hulpmiddel voor een bevoegde persoon langs de weg worden beschouwd. Ik ben voorstander van een systeem waarbij beeldinformatie die niets met de inbreuk te maken heeft – zoals het interieur van de wagen – automatisch vervaagd wordt. Ook het gebruik van biometrische gegevens wil ik verbieden. De camera's zullen uitsluitend worden gebruikt en beheerd door de lokale en federale politie.

Ik vraag aan de minister van Binnenlandse Zaken om meer informatie te geven. De prioriteit is duidelijk: gsm-gebruik aan het stuur detecteren om mensenlevens te redden. Laten we dus starten met deze concrete stap en vervolgens evalueren voor we

de gouvernement fédéral fait état d'une utilisation proportionnelle et efficace du réseau de caméras capables de reconnaître automatiquement les plaques d'immatriculation ainsi que d'autres caméras, et a pour ambition de recourir à des appareils automatiques pour détecter l'usage du téléphone au volant.

Quel est le calendrier de ces mesures? Des investissements dans de nouvelles caméras seront-ils réalisés?

[23.04] **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): L'utilisation de caméras pour détecter l'usage du téléphone portable au volant figure dans l'accord de gouvernement et dans ma note de politique générale. Je projette de déployer le dispositif en question avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, en commençant par le lancement d'un projet pilote. Nous testerons dans ce cadre la meilleure technologie en matière d'efficacité et de protection de la vie privée.

Il n'existe pas encore de calendrier précis. Nous procéderons d'abord à une analyse technique et juridique. L'utilisation du téléphone portable au volant est la source de distraction qui pose le plus de problèmes et les techniques de reconnaissance d'images semblent efficaces à cet égard. Comme cette infraction est explicitement mentionnée dans la loi relative à la circulation routière, nous pouvons prendre des mesures ciblées. D'autres sources de distraction nécessitent une évaluation plus complexe.

La protection de la vie privée est essentielle à mes yeux. Nous devons trouver un équilibre entre le droit à la sécurité routière et le droit à la vie privée. Ce n'est qu'une fois cet équilibre atteint que nous examinerons d'autres applications de cette technologie.

Il convient de considérer une caméra comme un outil destiné à une personne compétente se trouvant le long de la route. Je suis favorable à un système permettant de flouter automatiquement les informations contenues dans les images qui ne sont pas liées à l'infraction, comme l'intérieur de la voiture. J'entends également interdire l'usage des données biométriques. Les caméras seront utilisées et gérées exclusivement par la police locale et la police fédérale.

Je demande à la ministre de l'Intérieur de fournir davantage d'informations. La priorité est claire: détecter l'usage du téléphone portable au volant afin de sauver des vies humaines. Commençons donc par cette étape concrète, puis évaluons-la avant de

uitbreiden naar ander risicogedrag.

l'étendre à un autre comportement à risque.

[23.05] Irina De Knop (Open Vld): Ik kreeg geen antwoord op de vraag wanneer de wetgeving er zal zijn.

[23.05] Irina De Knop (Open Vld): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question sur la date à laquelle la législation verra le jour.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[24] Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het negeren van een rood licht aan spoorwegovergangen" (56005217C)

[24] Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le non-respect du feu rouge à un passage à niveau" (56005217C)

[24.01] Irina De Knop (Open Vld): *De afgelopen jaren waren er meerdere ongevallen als gevolg van het negeren van de lichten aan spoorwegovergangen.*

[24.01] Irina De Knop (Open Vld): *Ces dernières années, plusieurs accidents sont survenus en raison du franchissement du feu rouge à un passage à niveau.*

Zijn de sensibiliseringscampagnes rond veiligheid aan spoorwegovergangen voldoende effectief? Hoeveel overwegen wil Infrabel tijdens deze legislatuur afschaffen? Hoe vaak wordt het nummer 1711 elk jaar gebeld door mensen die vast staan op het spoor? Kunnen er camera's worden ingezet om de pakkans voor bestuurders die het licht negeren, te verhogen?

Les campagnes de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau sont-elles suffisamment efficaces? Combien de passages à niveau Infrabel entend-elle supprimer au cours de cette législature? Combien de fois le numéro 1711 est-il appelé chaque année par des personnes bloquées sur les voies? Des caméras peuvent-elles être déployées afin d'augmenter les chances de verbaliser les conducteurs qui ne s'arrêtent pas quand le feu passe au rouge?

[24.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het probleem van ongevallen aan spoorwegovergangen is vooral een maatschappelijke kwestie. Bij 80 % van de ongevallen zijn mensen betrokken die in de buurt van de overweg wonen en denken dat hen niets kan overkomen. Ongeveer 50 % van de ongevallen gebeurt door het niet naleven van de verkeersregels en de signalisatie en 35 % vindt zijn oorzaak in roekeloos gedrag. Ik beoordeel de huidige bewustmakingscampagnes als positief om de perceptie te veranderen en de veiligheid te verbeteren.

[24.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le problème des accidents aux passages à niveau est avant tout une question de société. Dans 80 % des accidents, des personnes habitant à proximité du passage à niveau et pensant que rien ne peut leur arriver sont impliquées. Environ 50 % des accidents sont dus au non-respect du code de la route et de la signalisation et 35 % trouvent leur cause dans des comportements imprudents. J'évalue positivement les campagnes de sensibilisation actuelles car elles contribuent à changer la perception et à améliorer la sécurité.

Infrabel stelt geen specifieke doelstelling vast voor het aantal overwegen dat tijdens deze legislatuur moet worden gesloten. De nadruk ligt op het verminderen van het risico op ongevallen. Sinds 2005 werden 422 overwegen geschrapt.

Infrabel ne fixe pas d'objectif spécifique quant au nombre de passages à niveau à supprimer au cours de cette législature. L'accent est mis sur la réduction du risque d'accidents. Depuis 2005, 422 passages à niveau ont été supprimés.

Het nummer 1711 werd vorig jaar gelanceerd. Infrabel ontving 227 oproepen in februari 2024, 195 in augustus 2024, 253 in november 2024 en 341 in januari 2025. Het nummer heeft geholpen om incidenten bij spoorwegen te vermijden. Van oktober 2024 tot januari 2025 moest het treinverkeer 12 keer worden stilgelegd na een GSM-R-alarm en 10 keer zonder GSM-R-alarm.

Le numéro 1711 a été lancé l'an dernier. Infrabel a reçu 227 appels en février 2024, 195 en août 2024, 253 en novembre 2024 et 341 en janvier 2025. Ce numéro a contribué à éviter des incidents ferroviaires. D'octobre 2024 à janvier 2025, le trafic ferroviaire a dû être interrompu à 12 reprises à la suite d'une alarme GSM-R et à 10 reprises sans alarme GSM-R.

Infrabel wil bepaalde overwegen uitrusten met

Infrabel souhaite équiper certains passages à niveau

ANPR-camera's en *warning boxes*. Daartoe moet de wet worden aangepast. Volgens Infrabel werd het ontwerp tot wijziging van het KB goedgekeurd.

24.03 Irina De Knop (Open Vld): Het gebruik van camera's is inderdaad een goede zaak, naast een blijvende inzet op preventie.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het beheer van stations in een geliberaliseerde context" (56005218C)

25.01 Irina De Knop (Open Vld): Welke visie hebt u op het beheer van de stations in een context waarin het spoorvervoer geleidelijk wordt geliberaliseerd? Blijven die in handen van de NMBS of Infrabel, of gaan ze naar het bedrijf dat het contract binnenhaalt? Kijkt u naar voorbeelden uit het buitenland? Houdt u rekening met de rol van stations in de bredere stadsplanning? Zullen de stations tijdens mogelijke proefprojecten in deze legislatuur nog beheerd worden door de NMBS?

25.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De studies van de FOD Mobiliteit en Vervoer vermelden verschillende mogelijkheden. We moeten nagaan wat de meest geschikte oplossing is, rekening houdend met de kenmerken van het spoornet en de geldende Europese regels. Aangezien het onderzoek nog maar net is begonnen, kan ik nog niets zeggen over het toekomstige beheer van de stations.

Momenteel maakt het beheer van de stations deel uit van de openbaredienstverplichtingen van de NMBS, in het kader van het openbaredienstcontract 2023-2032. Dat sluit eventuele proefprojecten voor bepaalde spoorwegdiensten niet uit.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van
 - Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toename van het aantal ongevallen met e-steps" (56005252C)
 - Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongevallen met e-steps en motorrijders" (56005304C)

26.01 Tine Gielis (cd&v): Het aantal verkeersdoden

de caméras ANPR et de *warning boxes*. À cette fin, la loi doit être modifiée. Selon Infrabel, le projet de modification de l'arrêté royal a été approuvé.

24.03 Irina De Knop (Open Vld): L'utilisation de caméras est en effet une bonne chose, parallèlement à un engagement permanent en faveur de la prévention.

L'incident est clos.

25 Question de Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gestion des gares dans un contexte de libéralisation" (56005218C)

25.01 Irina De Knop (Open Vld): Quelle vision avez-vous de la gestion des gares dans un contexte de libéralisation progressive du transport ferroviaire? Seront-elles toujours gérées par la SNCB ou Infrabel, ou le seront-elles par l'entreprise qui décroche le contrat? Vous pencherez-vous sur des exemples à l'étranger? Tenez-vous compte du rôle des gares dans la planification urbaine globale? Les gares seront-elles encore gérées par la SNCB durant d'éventuels projets pilotes déployés sous cette législature?

25.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les études du SPF Mobilité et Transports mentionnent plusieurs possibilités. Nous devons examiner la question de savoir quelle est la solution la plus appropriée, en tenant compte des caractéristiques du réseau ferroviaire et des règles européennes en vigueur. Comme l'étude vient de commencer, je ne peux pas encore me prononcer sur la future gestion des gares.

Actuellement, la gestion des gares fait partie des obligations de service public de la SNCB, dans le cadre du contrat de service public 2023-2032. Cela n'exclut pas d'éventuels projets pilotes pour certains services ferroviaires.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de
 - Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques" (56005252C)
 - Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les accidents impliquant des trottinettes électriques et des motos" (56005304C)

26.01 Tine Gielis (cd&v): Il y a eu 455 tués sur nos

is met 455 doden historisch laag, behalve bij motorrijders en e-stepgebruikers. Het regeerakkoord kondigt maatregelen aan om die voertuigen veiliger te maken. Welke concrete maatregelen plant u en wat is de timing?

routes en 2024, un nombre historiquement bas, sauf en ce qui concerne les motocyclistes et les utilisateurs de trottinette électronique. L'accord de gouvernement annonce des mesures visant à rendre ces véhicules plus sûrs. Quelles mesures concrètes prévoyez-vous de prendre et quel est le calendrier prévu pour leur mise en œuvre?

[26.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De cijfers zijn inderdaad zorgwekkend. Sinds juli 2022 gelden strengere regels voor het gebruik van e-steps en ik steun extra veiligheidseisen voor steps en andere voortbewegingstoestellen. Er komt mogelijk ook Europese regelgeving. België zal actief meewerken aan de opmaak van de nieuwe technische voorschriften. In afwachting daarvan laat ik in 2025 een vergelijkend onderzoek uitvoeren naar de nationale regels voor lichte elektrische voertuigen.

[26.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les chiffres sont effectivement préoccupants. Depuis juillet 2022, des règles plus strictes s'appliquent à l'utilisation des trottinettes électriques et je soutiens l'instauration d'exigences de sécurité supplémentaires pour les trottinettes et autres engins de déplacement. Une réglementation européenne pourrait également être adoptée. La Belgique participera activement à l'élaboration des nouvelles prescriptions techniques. Dans l'intervalle, je ferai réaliser en 2025 une étude comparative des règles nationales applicables aux véhicules électriques légers.

Bij gebrek aan Europees initiatief, zal ik de haalbaarheid van een Belgisch regelgevend kader voor de goedkeuring van die toestellen onderzoeken, in overleg met de gewesten en de Benelux. Daarbij wordt gekeken naar snelheids- en massalimieten om de frequentie en de ernst van de ongevallen te beperken. Samen met de minister van Economie bekijk ik ook controlecampagnes op niet-conforme toestellen op de openbare weg.

En l'absence d'une initiative européenne, j'étudierai la faisabilité d'un cadre réglementaire belge pour l'homologation de ces engins, en concertation avec les régions et le Benelux. Des restrictions de vitesse et de poids seront examinées dans ce cadre afin de limiter la fréquence et la gravité des accidents. En collaboration avec le ministre de l'Économie, j'envisage également la possibilité de mener des campagnes de contrôle visant les appareils non conformes circulant sur la voie publique.

Ongevallen met motorrijders gebeuren vaak bij hoge snelheid en zonder tegenpartij, met alcohol als bijkomend risico.

Les accidents qui impliquent des motocyclistes surviennent souvent à une vitesse élevée et sans autres usagers. L'alcool représente un risque supplémentaire.

Ik steun de gewestelijke campagne die motorrijders onder de aandacht brengt en zal dit bespreken op de volgende IMC Mobiliteit.

Je soutiens la campagne régionale qui met le focus sur les motards et j'en discuterai lors de la prochaine CIM Mobilité.

Het dragen van een helm bij gedeelde steps blijft een complex probleem, mede door hygiëneoverwegingen en praktische haalbaarheid. Door het hogere blessurerisico bij steps – o.a. door het instabieler evenwicht – zal ik de helmproblematiek bij mijn collega's op tafel leggen.

Le port du casque par les utilisateurs de trottinettes partagées reste une question complexe, en partie pour des raisons d'hygiène et de faisabilité pratique. Étant donné que l'usage des trottinettes entraîne un risque de blessure plus élevé – entre autres à cause de la plus grande instabilité –, je continuerai de soulever la problématique du casque dans les échanges avec mes collègues.

Handhaving is cruciaal, onder meer rond alcohol- en druggebruik en de technische eisen van motorfietsen. Daarom laat ik Vias institute onderzoek doen naar de oorzaken van motorongevallen.

Les efforts en matière de contrôle sont cruciaux, notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogues et les spécifications techniques des motos. C'est pourquoi je demanderai à Vias institute d'étudier les causes des accidents de moto.

26.03 Tine Gielis (cd&v): Hopelijk leiden alle acties samen tot een kader dat helpt om de veiligheid van deze weggebruikers te garanderen.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De communicatie tijdens een verstoorde avondspits door een brand in Vilvoorde" (56005299C)

27.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Vorige donderdag werd het treinverkeer tussen Vilvoorde en Mechelen in de war gestuurd door een brand naast de spoorlijn. De spoorwegmaatschappijen konden daar niets aan doen, maar ze konden wel zorgen voor correcte informatie. Die was nauwelijks voorhanden. De op de app aangekondigde vervangbussen in het station Brussel-Noord waren nergens te vinden. Er was niemand aanwezig die informatie kon geven en op de infoborden stond weer andere informatie.

Wat liep er fout met de communicatie? Was dit een uitzondering? Tot voor kort werden sociale media gebruikt als informatiekanal door de NMBS, maar dat lijkt niet meer te gebeuren. Hoe zit dat? Moet de NMBS daar niet opnieuw meer op inzetten?

27.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Als gevolg van ernstige hinder door een brand in Eppegem werd rond 16.25 uur beslist het treinverkeer tijdelijk te onderbreken tussen Mechelen en Vilvoorde. Daardoor konden geen treinen meer stoppen in Eppegem, Weerde en Hofstade via lijn 27. Op de snellere, parallelle lijn 25 konden de treinen wel blijven rijden, zij het via omleidingen.

In zulke gevallen werkt de NMBS zo snel mogelijk een aangepast vervoersplan uit. Vanaf het moment van de onderbreking heeft de NMBS informatie gedeeld via de app, de website, omroepberichten en crisisschermen in de stations, mededelingen in de treinen en updates via de pers. De reizigers werden steeds doorverwezen naar de NMBS-planner voor persoonlijk reisadvies.

Er werd een snelle samenwerking opgezet met De Lijn. Naast de lijnen L28 en L82 als vervangend traject tussen Mechelen en Vilvoorde waren er ook vervangbussen beschikbaar vanaf 17.15 uur. De informatie over de bushalte werd meteen verspreid via de gebruikelijke kanalen, ook de reisplanner. Ook

26.03 Tine Gielis (cd&v): Espérons que l'ensemble des actions aboutira à un cadre contribuant à garantir la sécurité de ces usagers de la route.

L'incident est clos.

27 Question de Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La communication lors des perturbations en heure de pointe liées à un incendie survenu à Vilvorde" (56005299C)

27.01 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Jeudi dernier, le trafic ferroviaire a été perturbé entre Vilvorde et Malines en raison d'un incendie à proximité de la voie ferrée. Si les sociétés ferroviaires étaient impuissantes face à cet incident, elles auraient toutefois pu fournir des informations correctes. Ces informations étaient quasiment inexistantes. Les bus de remplacement en gare de Bruxelles-Nord étaient introuvables alors qu'ils étaient pourtant annoncés sur l'application. Il n'y avait personne pour fournir des renseignements et des informations différentes figuraient sur les tableaux d'affichage.

Pour quelles raisons la communication n'a-t-elle pas fonctionné? Était-ce une exception? Jusqu'il y a peu, la SNCB utilisait les réseaux sociaux comme canal d'information, mais cela ne semble plus être le cas. Qu'en est-il? La SNCB ne devrait-elle pas de nouveau y recourir davantage?

27.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Au vu des importantes perturbations causées par un incendie à Eppegem, il a été décidé d'interrompre momentanément le trafic ferroviaire entre Malines et Vilvorde vers 16 h 25. Plus aucun train ne pouvait ainsi s'arrêter à Eppegem, Weerde et Hofstade sur la ligne 27. Les trains ont bel et bien pu continuer à emprunter la ligne 25, parallèle et plus rapide, moyennant quelques déviations.

Dans de tels cas, la SNCB élabore aussi rapidement que possible un plan de transport adapté. À partir du moment de l'interruption, la SNCB a diffusé des informations par le biais de l'application, du site internet, des haut-parleurs, des écrans ad hoc en gare, d'annonces dans les trains et de messages dans la presse. Les voyageurs ont toujours été invités à consulter le planificateur de la SNCB pour obtenir des informations personnalisées.

Une coopération a rapidement été mise en place avec la société de transport De Lijn. Outre les lignes L28 et L82, qui ont été proposées comme trajet de substitution entre Malines et Vilvorde, des bus de remplacement ont également été mis en service à partir de 17 h 15. Les informations concernant l'arrêt

de MIVB-buslijn 58 werd als alternatief gecommuniceerd.

De NMBS blijft inzetten op het gebruik van sociale media, maar niet alle platformen zijn geschikt voor dit soort communicatie. Via Facebook kan niet doelgericht worden gecommuniceerd met specifieke reizigersgroepen. De algoritmes bepalen bovendien welke berichten zichtbaar zijn.

De NMBS moet zich op dat vlak verbeteren. Ik heb daarover enkele boodschappen doorgegeven.

27.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik heb in Brussel-Noord voortdurend gezocht naar informatie. De informatie die werd omgeroepen week af van wat er op de borden en op de app te lezen stond. De bussen waren niet te vinden. Later bleek dat ze niet in Brussel-Noord, maar in Vilvoorde vertrokken. Op het Bluesky-kanaal van de NMBS waren reclameboodschappen te zien.

27.04 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik vind uw ervaringen belangrijk en zal aan de NMBS vragen u hierover te horen.

27.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik dank u daarvoor.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op zwartrijders" (56005302C)

28.01 Tine Gielis (cd&v): In 2024 werden bijna 700.000 treinreizigers betrapt zonder ticket, een stijging met 40 % ten opzichte van 2023. De NMBS loopt heel wat inkomsten mis. Is er een actieplan?

28.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het gaat hierbij niet enkel om zwartrijden, maar ook om reizigers die hun vervoerbewijs vergeten waren. De toename houdt rechtstreeks verband met de intensivering van de controles in de tweede jaarhelft. Met nieuwe toestellen kon een groter aantal tickets worden gescand. Er werd ook extra ingezet op coaching en begeleiding van het treinpersoneel, in combinatie met een actieplan ter bestrijding van fraude.

Naar schatting heeft meer dan 5 % van de reizigers geen geldig vervoerbewijs. Dat heeft een

de bus ont immédialement été diffusées par les canaux habituels, y compris le planificateur de voyage. La ligne de bus 58 de la STIB a également été proposée comme alternative.

La SNCB continue à miser sur les réseaux sociaux, mais toutes les plateformes ne se prêtent pas à ce type de communication. Facebook ne permet pas une communication ciblée avec des groupes de voyageurs spécifiques. De plus, les algorithmes déterminent quels messages sont affichés.

La SNCB doit s'améliorer sur ce plan. J'ai transmis plusieurs messages à ce sujet.

27.03 Staf Aerts (Ecolo-Groen): À la gare de Bruxelles-Nord, j'ai constamment été à la recherche d'informations. Les annonces diffusées par les haut-parleurs différaient de celles figurant sur les panneaux et sur l'application. Les bus étaient introuvables. Par la suite, il s'est avéré qu'ils ne partaient pas de Bruxelles-Nord, mais de Vilvorde. Seules des publicités étaient diffusées sur la chaîne Bluesky de la SNCB.

27.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je pense que vos expériences sont importantes et je demanderai à la SNCB de vous entendre à ce sujet.

27.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Je vous en remercie.

L'incident est clos.

28 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle des resquilleurs" (56005302C)

28.01 Tine Gielis (cd&v): Près de 700 000 voyageurs ferroviaires contrôlés en 2024 voyageaient sans billet, soit une hausse de 40 % par rapport à 2023. La SNCB perd ainsi beaucoup de revenus. Un plan d'action est-il prévu?

28.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il s'agit non seulement de resquilleurs, mais aussi de voyageurs qui avaient oublié leur titre de transport. La hausse est directement liée au renforcement des contrôles au cours du second semestre. De nouveaux appareils ont permis de scanner un plus grand nombre de billets. Des efforts supplémentaires ont également été déployés en matière de coaching et d'accompagnement du personnel des trains, en combinaison avec un plan d'action de lutte contre la fraude.

On estime que plus de 5 % des voyageurs ne disposent pas d'un titre de transport valable. Cela a

aanzienlijke financiële impact. Tot op heden leidden bijna 65.000 van de vastgestelde inbreuken tot een administratieve boete. In de andere gevallen konden reizigers alsnog een geldig abonnement voorleggen of kozen ze voor een voorstel tot regularisatie. In ongeveer 20 % van de gevallen kon de rechter onvoldoende identificatiegegevens verzamelen. Indien een opgelegde boete niet wordt betaald, wordt het dossier bezorgd aan een gerechtsdeurwaarder of aan het parket. Voor veelplegers is enkel strafrechtelijke vervolging mogelijk. De NMBS blijft inzetten op een continue verbetering van haar controlemiddelen en -processen en op communicatiecampagnes, zowel op de treinen als in de stations, die reizigers bewust maken van het belang van reizen met een geldig vervoerbewijs.

Het incident is gesloten.

29 **Samengevoegde vragen van**

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stokkende modal shift" (56005196C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het mislukken van de modal shift" (56005231C)

29.01 **Frank Troosters** (VB): Uit een recent Vlaams onderzoek blijkt dat het aandeel van duurzame verplaatsingen recentelijk is gedaald, terwijl het aandeel van de auto in de verplaatsingen is gestegen.

Hoe evalueert u die resultaten? Hoe verklaart u de afname van het aandeel van duurzame verplaatsingen en de toename van het autogebruik? Zullen die resultaten een invloed hebben op uw beleid?

29.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De resultaten liggen in de lijn van de resultaten die de FOD Mobiliteit heeft verzameld over het verplaatsingsgedrag van de Belgen. De modal shift werkt, want het aantal duurzame verplaatsingen is toegenomen tot bijna 47 % in het laatste Vlaamse onderzoek voor de pandemie. Het aantal verplaatsingen met de fiets neemt verder toe en het gebruik van het openbaar vervoer zit opnieuw op het niveau van voor de coronapandemie.

Zowat 18,5 % van de verplaatsingen in Vlaanderen gebeurt vandaag met de fiets. Bij het woon-werkverkeer kiezen Vlamingen vaker voor een elektrische fiets in plaats van de auto.

Het huidige mobiliteitsbudget zal worden vervangen

un impact financier considerable. À ce jour, près de 65 000 des infractions constatées ont donné lieu à une amende administrative. Dans les autres cas, les voyageurs ont pu présenter un abonnement valide ou ont opté pour une proposition de régularisation. Dans environ 20 % des cas, le juge n'a pas pu recueillir suffisamment de données d'identification. Si une amende infligée n'est pas payée, le dossier est transmis à un huissier de justice ou au parquet. Pour les multirécidivistes, seules des poursuites pénales sont possibles. La SNCB continue à miser sur l'amélioration continue de ses moyens et processus de contrôle et sur des campagnes de communication, tant dans les trains qu'aux gares, afin de sensibiliser les voyageurs à l'importance de se munir d'un titre de transport valable pour leurs déplacements en train.

L'incident est clos.

29 **Questions jointes de**

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "Le transfert modal en perte de vitesse" (56005196C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'échec du transfert modal" (56005231C)

29.01 **Frank Troosters** (VB): Il ressort d'une récente étude flamande que la part des déplacements durables a diminué, tandis que la part des déplacements en voiture a augmenté.

Comment évaluez-vous ces résultats? Comment expliquez-vous la diminution de la part des déplacements durables et l'augmentation de l'utilisation de la voiture? Ces résultats auront-ils un impact sur votre stratégie?

29.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Les résultats rejoignent ceux recueillis par le SPF Mobiliteit sur le comportement de la population belge en matière de déplacements. Le transfert modal fonctionne, puisque le nombre de déplacements durables est passé à près de 47 % dans la dernière étude flamande avant la pandémie. Le nombre de déplacements à vélo continue d'augmenter et l'utilisation des transports en commun a retrouvé son niveau d'avant la pandémie de coronavirus.

Aujourd'hui, près de 18,5 % des déplacements en Flandre s'effectuent à vélo. Pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail, les Flamands optent plus souvent pour un vélo électrique que pour une voiture.

Le budget mobilité existant sera remplacé par un

door een mobiliteitsbudget dat werkgevers systematisch voorstellen als alternatief voor een bedrijfswagen. Het is de bedoeling dat die bepaling op 1 januari 2026 in werking treedt. Ik reken erop dat ook de gewestelijke ministers van Mobiliteit alle gepaste maatregelen nemen om de modal shift aan te moedigen. Een keer per kwartaal organiseer ik een interministeriële conferentie Mobiliteit om belangrijke thema's in verband met mobiliteit en verkeersveiligheid te bespreken.

De gewesten zijn bevoegd voor fietsinfrastructuur, maar de federale overheid zal vacante spoorwegbermen ter beschikking stellen voor de aanleg van fietssnelwegen. Ik zal hieraan bijzondere aandacht besteden in een plan voor de promotie van de fiets, dat momenteel wordt voorbereid. In plaats van de verschillende vervoermiddelen tegen elkaar uit te spelen, willen wij mensen ertoe aanmoedigen het transportmiddel te gebruiken dat het beste past bij hun behoeften.

29.03 Frank Troosters (VB): Ik deel uw evaluatie van de resultaten niet. Voor mij vallen ze behoorlijk tegen.

Er zal meer nodig zijn dan een hervorming van het mobiliteitsbudget. Zo vereist een betrouwbaar openbaar vervoer dat reizigers kunnen rekenen op stipte, veilige en comfortabele treinen, die goed zijn afgestemd op andere gewestelijke vervoermiddelen. Alleen op die manier zal men de modal shift kunnen realiseren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.13 uur.

budget mobilité que les employeurs proposeront systématiquement comme une solution alternative à la voiture de société. Cette disposition devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Je compte sur les ministres régionaux en charge de la Mobilité pour prendre également toutes les mesures adéquates afin d'encourager le transfert modal. Une fois par trimestre, j'organise une conférence interministérielle de la Mobilité pour discuter de thématiques importantes liées à la mobilité et à la sécurité routière.

Les régions sont compétentes pour les infrastructures cyclables, mais les autorités fédérales mettront à disposition les abords des voies ferrées inoccupés pour l'aménagement de pistes cyclables rapides. J'accorderai une attention particulière à ce sujet dans un plan de promotion du vélo actuellement en cours d'élaboration. Plutôt que d'opposer les différents modes de transport, nous souhaitons encourager les citoyens à utiliser celui qui correspond le mieux à leurs besoins.

29.03 Frank Troosters (VB): Je ne partage pas votre évaluation des résultats. Je les trouve plutôt décevants.

Il faudra plus qu'une réforme du budget de la mobilité. Des transports publics fiables exigent que les voyageurs puissent compter sur des trains ponctuels, sûrs et confortables, en phase avec les autres moyens de transport régionaux. C'est la seule façon de réaliser le transfert modal.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 13.