

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG**COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag**Mercredi****09-07-2025****09-07-2025****Voormiddag****Matin**

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

16-07-2025, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

16-07-2025, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

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 de verwerping van het voorakkoord door de spoorbonden en toegevoegde vragen van	1
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorvakbonden" (56005464C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord van de minister met de spoorvakbonden" (56005492C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorbonden" (56005530C)	1
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door het spoorpersoneel" (56005787C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanwerving onder arbeidsovereenkomst bij het spoor" (56005782C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de hervorming van de arbeidsmarkt voor het spoorwegpersoneel" (56005922C)	1
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorvakbonden" (56006734C)	1
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ontbreken van een sociaal akkoord met de spoorvakbonden" (56006803C)	1
Sprekers: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Niels Tas, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Staf Aerts, Steven Coenegrachts, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	
Actualiteitsdebat over de MR30-treinstellen en toegevoegde vragen van	8
- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rrv van de NMBS en de beslissing over de MR30-treinstellen (Alstom, CAF of Siemens)" (56005975C)	8
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stand van zaken in verband met de aanbesteding voor nieuwe NMBS-treinen" (56006340C)	8
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS over het 'contract van de eeuw'" (56006348C)	8
- Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over	8

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le rejet du pré-accord par les syndicats ferroviaires et questions jointes de	1
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats des chemins de fer" (56005464C)	1
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu par le ministre avec les syndicats des cheminots" (56005492C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats de cheminots" (56005530C)	1
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par le personnel des chemins de fer" (56005787C)	1
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'embauche sous contrat dans le rail" (56005782C)	1
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impact de la réforme du marché du travail sur les cheminots" (56005922C)	1
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats des chemins de fer" (56006734C)	1
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'absence d'accord social avec les syndicats ferroviaires" (56006803C)	1
Orateurs: Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Niels Tas, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Staf Aerts, Steven Coenegrachts, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Débat d'actualité sur les rames AM30 et questions jointes de	8
- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le CA de la SNCB et la décision relative aux rames AM30 (Alstom, CAF ou Siemens)" (56005975C)	8
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état de la situation en ce qui concerne l'adjudication relative aux nouveaux trains de la SNCB" (56006340C)	8
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision du CA de la SNCB concernant le "contrat du siècle"" (56006348C)	8
- Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La	8

"De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS over het 'contract van de eeuw'" (56006349C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de toewijzing van het contract voor de MR30-treinstellen" (56006365C) 8
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanwijzing van CAF voor de bestelling van MR30-treinstellen" (56006380C) 8
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De intentie van de NMBS om een megabestelling bij CAF te plaatsen" (56006388C) 8
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overheidsopdracht voor de aankoop van rollend materieel voor de NMBS" (56006443C) 8
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van MR30-treinstellen" (56006721C) 8
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van de MR30-treinstellen" (56006737C) 8
- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de rvb van de NMBS inzake de MR30-toestellen" (56006797C) 8
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de NMBS-beslissing inzake de gunning van de opdracht voor nieuwe treinstellen" (56006805C) 8

Sprekers: Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Farah Jacquet, Frank Troosters, Irina De Knop, Staf Aerts, Julien Matagne, Hugues Bayet, Franky Demon, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

décision du CA de la SNCB concernant le "contrat du siècle"" (56006349C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'adjudication du contrat pour les rames AM30" (56006365C) 8
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La désignation de CAF pour la commande des rames AM30" (56006380C) 8
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'intention de la SNCB de passer une commande gigantesque auprès de l'entreprise CAF" (56006388C) 8
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public pour l'achat de matériel roulant de la SNCB" (56006443C) 8
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public concernant les AM30" (56006721C) 8
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande des rames AM30" (56006737C) 8
- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision du CA de la SNCB concernant les rames AM30" (56006797C) 8
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de la décision de la SNCB concernant l'attribution du marché des nouvelles rames" (56006805C) 8

Orateurs: Annick Lambrecht, Dorien Cuylaerts, Farah Jacquet, Frank Troosters, Irina De Knop, Staf Aerts, Julien Matagne, Hugues Bayet, Franky Demon, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Actualiteitsdebat over Securail en toegevoegde vragen van 18

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onvrede bij de Securailpersoneelsleden over hun opleidingen en trainingen" (56005457C) 18
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De angstcultuur bij de Securailagenten" (56005459C) 18
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De persoonlijke beschermingsmiddelen van het Securailpersoneel" (56005461C) 18
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontevredenheid binnen Securail" (56005462C) 18
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De arbeidsomstandigheden en de toekomst van de Securailagenten" (56005915C) 18

Débat d'actualité sur Securail et questions jointes de 18

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le mécontentement des agents de Securail concernant leurs formations et entraînements" (56005457C) 18
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La culture de la peur qui règne parmi les agents de Securail" (56005459C) 18
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les équipements de protection individuelle des agents de Securail" (56005461C) 18
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le mécontentement au sein de Securail" (56005462C) 18
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les conditions de travail et l'avenir des agents de Securail" (56005915C) 18

- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het slechte werkklimaat bij Securail" (56006535C) 18
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toestand bij Securail" (56006551C) 19
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De welzijnsenquête bij de NMBS" (56006636C) 19
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De enquête over de werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel" (56006667C) 19
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De zorgwekkende situatie bij Securail" (56006796C) 19
- Sprekers: Frank Troosters, Farah Jacquet, Aurore Tourneur**, voorzitter van de Les Engagés-fractie, **Dimitri Legasse, Niels Tas, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mauvaise ambiance de travail chez Securail" (56006535C) 19
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chez Securail" (56006551C) 19
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur le bien-être menée à la SNCB" (56006636C) 19
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur les conditions de travail des cheminots" (56006667C) 19
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation inquiétante chez Securail" (56006796C) 19
- Orateurs: Frank Troosters, Farah Jacquet, Aurore Tourneur**, présidente du groupe Les Engagés, **Dimitri Legasse, Niels Tas, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De werken op de start- en landingsbanen van Brussels Airport in de zomer van 2025" (56005436C) 24
- Sprekers: François De Smet, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les travaux entrepris au cours de l'été 2025 sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National" (56005436C) 24
- Orateurs: François De Smet, 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 absurde situatie op de trein tussen Hasselt en Mol" (56005460C) 25
- Sprekers: Frank Troosters, Wouter Raskin, 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 "La situation absurde du train entre Hasselt et Mol" (56005460C) 25
- Orateurs: Frank Troosters, Wouter Raskin, 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 "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (56005491C) 26
- 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 "La réouverture de petites gares à Anvers" (56005491C) 26
- Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wachtrijen op de luchthaven" (56005605C) 27
- Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les files d'attente à l'aéroport" (56005605C) 27
- Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over 28
- Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) 28

"Het gebruik van plaatsen in eerste klasse bij de NMBS" (56005529C)

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

sur "L'utilisation des places de première classe à la SNCB" (56005529C)

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

Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De procedure voor de aanleg van extra fietsenstallingen aan het station Nijlen" (56005532C)

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

Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La procédure d'aménagement d'emplacements supplémentaires pour vélos à la gare de Nijlen" (56005532C)

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

Vraag van Mathieu Michel aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het digitale rijbewijs" (56005554C)

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

Question de Mathieu Michel à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis de conduire numérique" (56005554C)

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

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dwangsommen betreffende de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (56005606C)

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

Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les astreintes liées aux routes aériennes de Brussels Airport" (56005606C)

Orateurs: Britt Huybrechts, 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 verbinding Brussel-Genk" (56005710C)

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

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La liaison Bruxelles-Genk" (56005710C)

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

Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ongevallen met e-steps" (56005712C)

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De controle op e-steps en fatbikes en het gebrek aan geschikt meetmateriaal" (56006045C)

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

Questions jointes de

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les accidents impliquant des trottinettes électriques" (56005712C)

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le contrôle des trottinettes électriques et des "fatbikes" et le manque de matériel de mesure adapté" (56006045C)

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

Samengevoegde vragen van

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het schrappen van nummerplaten via bpost" (56005783C)

- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,

Questions jointes de

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La radiation de plaques d'immatriculation en passant par bpost" (56005783C)

- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité,

Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe procedure voor de schrapping van kentekenplaten" (56005935C)

- Vincent Van Quickenborne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de schrapping van nummerplaten via bpost" (56006125C)

Sprekers: Tine Gielis, Aurore Tourneur, voorzitter van de Les Engagés-fractie, **Vincent Van Quickenborne, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nood aan voldoende sleeptreinen" (56005785C)

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

Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door toplui bij het spoor gepleegde inbreuken" (56005786C)

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

Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De intentieverklaring over het 3RX-project" (56005805C)

- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56006018C)

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De flankerende maatregelen bij de reactivering van de IJzeren Rijn" (56006261C)

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

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De audit van de Inspectie van Financiën over het GEN-project" (56005806C)

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

Samengevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nationale actiedag van 25 juni op Brussels Airport"

Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle procédure de radiation des plaques d'immatriculation" (56005935C)

- Vincent Van Quickenborne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt de la radiation des plaques d'immatriculation par le biais de bpost" (56006125C)

Orateurs: Tine Gielis, Aurore Tourneur, présidente du groupe Les Engagés, **Vincent Van Quickenborne, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nécessité de disposer de suffisamment de trains de dépannage" (56005785C)

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

Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infractions des directions du rail" (56005786C)

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

Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La déclaration d'intention sur le projet 3RX" (56005805C)

- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le Rhin de fer" (56006018C)

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les mesures d'accompagnement dans le cadre de la réactivation du Rhin de fer" (56006261C)

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

Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'audit de l'Inspection des finances sur le projet RER" (56005806C)

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

Questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La journée d'action nationale le 25 juin à Brussels

(56005829C)		Airport" (56005829C)	
- Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De staking op Brussels Airport" (56005875C)	43	- Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève à Brussels Airport" (56005875C)	43
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De staking op Brussels Airport" (56006504C)	43	- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève à Brussels Airport" (56006504C)	43
<i>Sprekers: Britt Huybrechts, Bert Wollants, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		<i>Orateurs: Britt Huybrechts, Bert Wollants, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Valse theoriecertificaten voor het rij-examen" (56005834C)	45	Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les faux certificats de réussite pour les permis théoriques" (56005834C)	45
<i>Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		<i>Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wisselende beschikbaarheid van de NMBS-abonnementen afhankelijk van het aankoopkanaal" (56005836C)	46	Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disponibilité variable des abonnements de la SNCB en fonction de la plateforme d'achat" (56005836C)	46
<i>Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		<i>Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opgelegde verkeerscursussen aan minderjarigen tijdens schooluren" (56005962C)	47	Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les formations à la circulation imposées aux mineurs pendant les heures de cours" (56005962C)	47
<i>Sprekers: Niels Tas, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		<i>Orateurs: Niels Tas, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De speedpedelecs" (56005967C)	48	Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les speed pedelecs" (56005967C)	48
<i>Sprekers: Niels Tas, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		<i>Orateurs: Niels Tas, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	49	Questions jointes de	49
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stijgende vraag naar internationale spoorverbindingen" (56005968C)	49	- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La demande croissante de liaisons ferroviaires internationales" (56005968C)	49
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De plannen van Deutsche Bahn voor een nieuwe ICE-verbinding" (56005983C)	49	- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les projets de la Deutsche Bahn concernant une nouvelle liaison ICE" (56005983C)	49
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een strategische halte in Luik-Guillemins voor de hogesnelheidstreinen tussen Londen en Duitsland" (56006249C)	49	- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Un arrêt stratégique à Liège-Guillemins pour les trains à grande vitesse Londres-Allemagne" (56006249C)	49
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact	49	- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence de la	49

voor binnenlandse treinreizigers van de nieuwe treinverbinding naar Duitsland" (56006387C)

Sprekers: Niels Tas, Tine Gielis, Gilles Foret, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

nouvelle liaison ferroviaire avec l'Allemagne pour les usagers nationaux" (56006387C)

Orateurs: Niels Tas, Tine Gielis, Gilles Foret, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorlijn Antwerpen-Brussel" (56005531C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verminderde treinaanbod tussen Antwerpen en Brussel door werken in Mechelen" (56005560C)
Sprekers: Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire Anvers-Bruxelles" (56005531C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La réduction de l'offre de trains entre Anvers et Bruxelles en raison de travaux à Malines" (56005560C)
Orateurs: Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Meyrem Almaci aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Antwerpen-Berchem" (56005987C)
Sprekers: Meyrem Almaci, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Meyrem Almaci à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare d'Anvers-Berchem" (56005987C)
Orateurs: Meyrem Almaci, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het digitaliseren van het toezicht op dronevluchten door skeyes en het beheer van het luchtruim" (56006005C)
Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke (Frans)

Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La digitalisation du contrôle des vols de drones par skeyes et la gestion de l'espace aérien" (56006005C)
Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke (Frans)

Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorradig zijn van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF)" (56006016C)
Sprekers: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disponibilité des carburants d'aviation durables (SAF)" (56006016C)
Orateurs: Anthony Dufrane, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het incident op een trein Luik-Oostende en de lering daaruit voor de veiligheid bij het spoor" (56006027C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het incident op de trein Eupen-Oostende op 31 mei" (56006054C)
Sprekers: Gilles Foret, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incident survenu à bord d'un train Liège-Ostende et le retour pour la sécurité ferroviaire" (56006027C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incident survenu le 31 mai dans le train Eupen-Ostende" (56006054C)
Orateurs: Gilles Foret, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van
- Christophe Lacroix aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over

Questions jointes de
- Christophe Lacroix à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le

"De doorvoer van wapens naar Israël via Liege Airport" (56006058C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De doorvoer van wapens naar Israël via België" (56006774C)

Sprekers: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, **Christophe Lacroix**

Samengevoegde vragen van

- Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schrapping van de lijn Lokeren-Gent-Oudenaarde in de zomer" (56006139C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De open brief van de Antwerpse burgemeesters" (56006183C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bezorgdheden over de zomerdienstregeling van de NMBS" (56006220C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het schrappen van de trein Lokeren-Gent-Oudenaarde uit de dienstregeling" (56006390C)

Sprekers: Alexander Van Hoecke, Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van treinstations" (56006149C)

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problematische toegankelijkheid van de Vlaamse stations" (56006196C)

- Els Van Hoof aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van de Leuvense treinstations" (56006343C)

Sprekers: Dorien Cuylaerts, Els Van Hoof, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vraag en interpellatie van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De hogere vliegtaks" (56006353C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassing van de inschepingstaks" (56000118I)

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

transfert d'armes vers Israël via l'aéroport de Liège" (56006058C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le transit d'armes à destination d'Israël via la Belgique" (56006774C)

Orateurs: Farah Jacquet, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, **Christophe Lacroix**

Questions jointes de

- Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression de la ligne Lokeren-Gand-Audenarde en été" (56006139C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La lettre ouverte des bourgmestres anversois" (56006183C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude concernant l'horaire d'été de la SNCB" (56006220C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression du train Lokeren-Gand-Audenarde de l'offre de transport" (56006390C)

Orateurs: Alexander Van Hoecke, Frank Troosters, Dorien Cuylaerts, Staf Aerts, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité des gares" (56006149C)

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité malaisée des gares flamandes" (56006196C)

- Els Van Hoof à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité des gares à Louvain" (56006343C)

Orateurs: Dorien Cuylaerts, Els Van Hoof, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question et interpellation jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation de la taxe sur les billets d'avion" (56006353C)

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La modification de la taxe d'embarquement" (56000118I)

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

Moties

71

Motions

71

Vraag van Katleen Bury aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De reglementaire leemte bij vaste koppelingen voor fietsendragers zonder trekcapaciteit" (56006201C)

73

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

Question de Katleen Bury à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le vide réglementaire concernant les attaches fixes pour porte-vélos sans capacité de remorquage" (56006201C)

73

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 09 JULI 2025

Voormiddag

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

du

MERCREDI 09 JUILLET 2025

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 12.08 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 12 h 08 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 de verwerping van het voorakkoord door de spoorbonden en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorvakbonden" (56005464C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorakkoord van de minister met de spoorvakbonden" (56005492C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorbonden" (56005530C)

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door het spoorpersoneel" (56005787C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanwerving onder arbeidsovereenkomst bij het spoor" (56005782C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De gevolgen van de hervorming van de arbeidsmarkt voor het spoorwegpersoneel" (56005922C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verwerping van het voorakkoord door de spoorvakbonden" (56006734C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het ontbreken van een sociaal akkoord met de

01 Débat d'actualité sur le rejet du pré-accord par les syndicats ferroviaires et questions jointes de
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats des chemins de fer" (56005464C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le préaccord conclu par le ministre avec les syndicats des cheminots" (56005492C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats de cheminots" (56005530C)

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par le personnel des chemins de fer" (56005787C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'embauche sous contrat dans le rail" (56005782C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'impact de la réforme du marché du travail sur les cheminots" (56005922C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le rejet du préaccord par les syndicats des chemins de fer" (56006734C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'absence d'accord social avec les syndicats ferroviaires" (56006803C)

spoorvakbonden" (56006803C)

01.01 Frank Troosters (VB): *De minister en de spoorvakbonden hebben een voorakkoord bereikt. Kunt u de inhoud samenvatten? De achterban van de spoorbonden heeft dit voorakkoord echter met een overgrote meerderheid verworpen.*

Wat waren de struikelpunten? Wat is de stand van zaken? Kreeg u garanties over het niet-organiseren van nieuwe stakingen?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): 99 % van de ACOD-leden en 57 % van de ACV-leden heeft tegen het voorakkoord gestemd.

Hoe interpreteert u de afwijzing door de vakbonden? Plant u nieuw overleg? Is daar al een planning voor? Blijven bepaalde elementen uit het voorakkoord behouden?

01.03 Niels Tas (Vooruit): Het is goed dat het overleg wordt voortgezet. Kunt u uitleggen waarom de stopzetting van statutaire aanwervingen vanaf 2028 en de takenoverdracht van HR Rail naar de NMBS en Infrabel belangrijk zijn voor een beter en efficiënter spoor? Hoe blijven de rechten van de werknemers gewaarborgd?

Wat doet u aan de bezorgdheid van de vakbonden over het versnipperde personeelsbeleid? Wat is uw antwoord op de roep om een gezamenlijk management?

Hoe zult u het overleg weer opstarten en zorgen voor een akkoord dat op brede steun kan rekenen? Zal dit proces duidelijk en transparant verlopen, zodat iedereen zich gehoord voelt? Tot slot: hoe werkt u samen met de vakbonden en de minister van Pensioenen aan oplossingen voor de pensioenen van het spoorwegpersoneel?

01.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Sinds enkele jaren werven onze spoorwegmaatschappijen steeds meer contractuelen aan. Gewone kaderleden worden uitsluitend onder arbeidsovereenkomst aangeworven. Bij Infrabel is dat al bijna tien jaar het geval.*

Hoe verantwoorden de spoorwegmaatschappijen en uzelf die aanwervingen, gelet op de vier uitzonderingen op het principe van de statutaire aanwerving? Hoe ziet u toe op de naleving van de wet? Werken bij het spoor aantrekkelijker willen maken door middel van overeenkomsten in het kader van een cafetariamodel is geen

01.01 Frank Troosters (VB): *Le ministre et les syndicats du rail sont parvenus à un préaccord. Pouvez-vous en résumer le contenu? Une majorité écrasante des affiliés aux syndicats ferroviaires ont toutefois rejeté ce préaccord.*

Quels étaient les points d'achoppement? Où en est-on? Avez-vous obtenu des garanties sur la non-organisation de nouvelles grèves?

01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le préaccord a été rejeté par 99 % des adhérents à la CGSP et 57 % des adhérents à la CSC.

Quelle est votre lecture de ce rejet par les syndicats? Prévoyez-vous une nouvelle concertation? Un calendrier existe-t-il déjà à cet effet? Certains éléments du préaccord sont-ils maintenus?

01.03 Niels Tas (Vooruit): La poursuite de la négociation est une bonne chose. Pouvez-vous expliquer pourquoi la cessation des recrutements statutaires à partir de 2028 et le transfert de tâches de HR Rail vers la SNCB et Infrabel sont importants pour une organisation ferroviaire qui soit meilleure et plus efficace? Comment les droits des travailleurs demeurent-ils garantis?

Comment réagissez-vous aux inquiétudes des syndicats concernant la politique de personnel fragmentée? Quelle est votre réponse à l'appel lancé pour un management commun?

Comment comptez-vous relancer la concertation et veiller à l'élaboration d'un accord qui sera largement soutenu? Ce processus se déroulera-t-il de manière claire et transparente, de sorte que tout le monde se sente entendu? Enfin, comment collaborez-vous avec les syndicats et le ministre des Pensions pour trouver des solutions dans le dossier des pensions du personnel du rail?

01.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Ces dernières années, nos sociétés de chemin de fer engagent de plus en plus de contractuels. Les cadres ordinaires sont exclusivement engagés sur base de contrats de travail. Pour Infrabel, c'est le cas depuis près de 10 ans.*

Au regard des quatre exceptions dérogeant à l'engagement statutaire, comment les chemins de fer et vous-même justifiez-vous ces embauches? Comment veillez-vous à l'application de la loi? Rendre les chemins de fer attractifs avec des contrats type Plan cafeteria ne justifie pas le non-respect de la loi, d'autant que les engagements

rechtvaardiging voor de niet-naleving van de wet, te meer omdat de statutaire aanwerving ook aantrekkelijk is.

statutaires sont eux aussi attractifs.

HR Rail zou onlangs een studie hebben uitgevoerd naar het verschil in 'kosten' tussen contractuelen en statutairen. Wat zijn de conclusies daarvan en kunt u ons die studie bezorgen?

HR Rail aurait récemment mené une étude concernant la différence de "coût" entre un contractuel et un statutaire. Quelles en sont les conclusions et pourriez-vous nous la transmettre?

Wat is het retentiepercentage bij kaderleden die onder arbeidsovereenkomst werden aangeworven? Hoeveel van hen zijn er na twee jaar nog steeds in dienst bij het spoor? Is er een verschil tussen 'klassieke' contractuelen en contractuelen die onder het NRP vallen? Een te hoog personeelsverloop kan desastreuze gevolgen hebben. De spoorwegen hebben er alle belang bij om opgebouwde knowhow te laten renderen.

Quel est le taux de rétention des cadres engagés sous contrats de travail? Combien travaillent encore pour les chemins de fer après 2 ans? Y a-t-il une différence entre les contractuels "classiques" et les contractuels NRP? L'excès de volatilité du personnel peut être néfaste. Les chemins de fer ont intérêt à capitaliser les acquis.

De eerste lekken over de door de regering voorgenomen hervormingen geven bovendien aanleiding tot bezorgdheid: deregulering van de arbeidstijd, uitholling van de regels rond nachtarbeid, omzeiling van het sociaal overleg, verzwakking van de vakbonden, enz. Bij het spoor zou de aanslag op de regels rond nachtarbeid vooral de goederenoperatoren treffen.

Par ailleurs, les premières fuites concernant les réformes projetées par le gouvernement interpellent: dérégulation du temps de travail, attaque sur le travail de nuit, contournement de la concertation sociale, affaiblissement des syndicats, etc. Au niveau ferroviaire, les attaques sur le travail de nuit concerneraient les opérateurs marchandises.

Wat zullen de concrete gevolgen van de arbeidsmarkthervorming zijn voor het spoorwegpersoneel? Welke standpunten hebt u tijdens de onderhandelingen ingenomen?

Quels seront les impacts concrets de la réforme "travail" sur les cheminots? Quelles étaient vos positions durant les discussions?

01.05 Dimitri Legasse (PS): De meeste vakbonden hebben uw voorakkoord verworpen. Het geeft immers op vele punten aanleiding tot ongerustheid. De toekomst van HR Rail, de aangekondigde besparingen van meer dan 600 miljoen euro, het einde van het statuut of het pensioen, al die punten baren het spoorwegpersoneel zorgen.

01.05 Dimitri Legasse (PS): : La majorité des syndicats ont rejeté votre préaccord. Les inquiétudes sont en effet nombreuses. L'avenir de HR Rail, les économies de plus de 600 millions d'euros annoncées, la fin du statut, ou encore la pension sont autant de sujets d'inquiétude.

Door de aangekondigde hervormingen komt het sociaal overleg blijkbaar op de helling te staan. De rechten van de werknemers worden ingeperkt en de regering houdt vast aan de strategie van een geleidelijke privatisering van het spoor, die u als minister opgelegd wordt. De vakbonden willen het overleg alle kansen geven en nodigden u uit voor nieuwe onderhandelingen om het voorakkoord te verbeteren.

Avec les réformes annoncées, le dialogue social paraît menacé. Les droits des travailleurs sont réduits et la marche vers la privatisation du rail demeure la stratégie du gouvernement, qui vous est imposée. Les syndicats, voulant donner toutes les chances à la concertation, vous ont invité à de nouvelles négociations, pour améliorer le préaccord.

U geeft aan dat u de draad van het overleg weer wilt opnemen, wat ons tevreden stemt. U hebt het over een duidelijk tijdspad dat vóór de hervatting van de onderhandelingen moet vastliggen. Wij zijn benieuwd naar de verschillende fasen en de inhoud van de onderhandelingen en zouden dat bij voorkeur niet uit de pers moeten vernemen.

Vous affirmez vouloir relancer les consultations, ce qui nous réjouit. Vous évoquez un calendrier clair préalablement à une reprise de la négociation, et nous sommes curieux de connaître les étapes et le contenu des négociations, autrement que par la presse.

Hebt u de terechte bezorgdheden van de werknemers gehoord? Welke garanties zult u hun bieden? Hebt u uw collega van Pensioenen bij het proces betrokken? Zullen wij op een andere manier dan uit de pers vernemen hoe een en ander verloopt?

01.06 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Zowel de leden van de ACOD als van het ACV hebben het voorakkoord verworpen.

Wat waren de belangrijkste redenen daarvoor? Zult u het voorstel aan het Parlement bezorgen? Wat zijn de krachtlijnen van het nieuwe voorstel en wat werd er aangepast? Wat is de timing? Komen er nieuwe stakingen?

De NMBS kan haar openbare dienstcontract niet naleven wegens een tekort aan treinpersoneel. Ondertussen grijpt u drastisch in op het personeelsstatuut. Kan de NMBS zo nog extra mensen aanwerven om voor extra dienstverlening zorgen?

01.07 Steven Coenegrachts (Open Vld): Een van de belangrijkste en meest gecontesteerde maatregelen in het verworpen voorakkoord is de uitdovende statutaire benoeming.

Wat is uw reactie op die verwerping door de vakbondsleden? Zult u als u opnieuw aan tafel gaat zitten, standhouden wat het uitdoven van de statutaire benoeming betreft? Dat is een van de belangrijkste hervormingen, die bovendien verankerd is in het regeerakkoord.

01.08 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Na de verwerping van het voorakkoord heb ik op 30 mei overleg gehad met de vakbonden, waar de voornaamste knelpunten in kaart zijn gebracht. Eerst organiseren we een consultatieronde, waarna de onderhandelingen worden hervat.

Ik kies ervoor om niet in te gaan op de details van de afwijzing van het voorakkoord. De regering is bereid om samen met het personeel te werken aan oplossingen, met het oog op de Europese liberalisering van het spoor.

De bespreking van de wetteksten is nog steeds aan de gang. Bijgevolg kan de vraag over de impact van de hervorming van de werkzaamheden van het spoorwegpersoneel nog niet worden beantwoord.

Er komen geen nieuwe stakingen zolang de onderhandelingen lopen.

Avez-vous entendu les préoccupations légitimes des travailleurs? Quelles garanties leur fournirez-vous? Avez-vous associé votre collègue des Pensions au processus? Apprendrons-nous les choses autrement que dans la presse?

01.06 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Tant les membres de la CGSP que ceux de la CSC ont rejeté le préaccord.

Quelles ont été les principales raisons de ce rejet? Allez-vous communiquer la proposition au Parlement? Quels sont les axes directeurs de la nouvelle proposition et quelles modifications ont été apportées à la proposition initiale? Quel est le calendrier? De nouvelles grèves sont-elles prévues?

La SNCB ne peut pas honorer son contrat de service public en raison d'une pénurie de personnel. Entre-temps, vous réformez radicalement le statut du personnel. La SNCB peut-elle encore, dans de telles conditions, recruter du personnel supplémentaire pour renforcer le service?

01.07 Steven Coenegrachts (Open Vld): L'une des mesures les plus importantes et les plus contestées du préaccord rejeté est l'extinction de la nomination statutaire.

Comment réagissez-vous à ce rejet de la part des syndicats? Si vous retournez à la table des négociations, maintiendrez-vous l'extinction de la nomination statutaire? Il s'agit de l'une des principales réformes qui, de surcroît, est ancrée dans l'accord de gouvernement.

01.08 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Après le rejet du préaccord, je me suis concerté le 30 mai avec les syndicats afin de répertorier les principaux points de blocage. Nous organiserons d'abord un cycle de consultation, qui précédera la reprise des négociations.

Je choisis délibérément de ne pas m'attarder sur les détails du rejet du préaccord. Le gouvernement est disposé à élaborer des solutions en collaboration avec le personnel, dans la perspective de la libéralisation européenne du rail.

La discussion des textes de loi est toujours en cours. Je ne peux dès lors pas encore répondre à la question concernant l'incidence de la réforme des activités du personnel des chemins de fer.

Aucune nouvelle grève n'est prévue tant que les négociations seront en cours.

Ik blijf openstaan voor constructief overleg.

De voorstellen inzake de aanwervingen die in het kader van het voorakkoord werden besproken, moeten de stabiliteit en de toekomstperspectieven van de spoorwegen waarborgen en de jobs en de verworven rechten van de werknemers vrijwaren. Ik ben bereid om de besprekingen te hervatten met die doelstelling in gedachte.

Tijdens de ontmoetingen die na de verwerping van het voorakkoord werden georganiseerd met de CEO's en de directie van HR Rail, kreeg iedereen de kans om zijn situatie afzonderlijk toe te lichten.

Vervolgens werd een stand van zaken opgemaakt, waaruit bleek dat iedereen meer tijd nodig had om de nieuwe informatie te bestuderen. Eind augustus moeten er concrete oplossingen worden voorgesteld.

Ik hecht veel waarde aan het sociaal overleg en ben ervan overtuigd dat er een oplossing kan worden gevonden. Iedereen kent de uitdagingen waar de spoorwegen voor staan.

(Frans) Conform de wet van 23 juni 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen is de aanwerving van contractuele personeelsleden al vele jaren toegestaan. De aanwervingen voor de functies van ingenieur, universitaire profielen en IT-profielen gebeuren met inachtneming van de wetsbepalingen.

85,9% van de in 2023 aangeworven 'klassieke' contractuelen werkt in 2025 nog steeds voor de Belgische spoorwegmaatschappij. Voor de NRP-contractuelen (die onder het New Reward Plan vallen) gaat het over meer dan 80 %.

(Nederlands) Het overleg moet rekening houden met de noodzakelijke evoluties in de spoorwegsector en met de legitieme verwachtingen van de werknemers. De statutaire en de contractuele regeling hebben hun specifieke voordelen op het vlak van flexibiliteit en zekerheid. Het overleg met de sociale partners wordt voortgezet om het best mogelijke compromis te bereiken.

Voor de vraag over de pensioenen verwijs ik naar minister Jambon.

(Frans) De moeilijkheid met het voorakkoord schuilt ook in het feit dat het onze ambitie is om de drie entiteiten tegen 2032 aan te passen.

Verschillende aspecten worden momenteel nog

Je reste ouvert à toute concertation constructive.

Les propositions relatives aux recrutements qui ont été discutées dans le cadre du préaccord doivent garantir la stabilité et les perspectives d'avenir des chemins de fer et préserver les emplois et les droits acquis des travailleurs. Je suis disposé à reprendre les discussions tout en gardant cet objectif à l'esprit.

Au cours des rencontres organisées avec les CEO et la direction de HR Rail à la suite du rejet du préaccord, chacun a eu l'occasion d'expliquer sa situation individuellement.

Un état des lieux a ensuite été dressé, dont il est ressorti que tout le monde avait besoin de plus de temps pour étudier les nouvelles informations. Des solutions concrètes devront être proposées d'ici la fin du mois d'août.

J'attache beaucoup d'importance à la concertation sociale et je suis convaincu qu'une solution peut être trouvée. Tout le monde est conscient des défis auxquels les chemins de fer sont confrontés.

(En français) Conformément à la loi du 23 juillet 1926, le recrutement contractuel est autorisé depuis plusieurs années au sein des chemins de fer. Les recrutements dans des fonctions d'ingénieur, de profils universitaires et de profils IT respectent les dispositions légales.

Les contractuels "classiques" engagés en 2023 sont encore présents à 85,9 % au sein des chemins de fer belges en 2025. Pour les contractuels NRP, ce taux s'élève à plus de 80 %.

(En néerlandais) La concertation doit tenir compte des évolutions nécessaires dans le secteur ferroviaire et des attentes légitimes des employés. Les régimes statutaire et contractuel présentent chacun des avantages spécifiques sur le plan de la flexibilité et de la sécurité. La concertation avec les partenaires sociaux se poursuit afin d'obtenir le meilleur compromis possible.

Pour la question concernant les pensions, je renvoie vers le ministre compétent, M. Jambon.

(En français) La difficulté du préaccord relève aussi du fait que notre ambition est d'adapter les trois entités pour 2032.

Plusieurs éléments sont encore en discussion et

besproken en vereisen een grondig debat met alle partners.

Ik begrijp de bekommernissen van de werknemers en van de directies. Ze hebben soms tegenstrijdige belangen, maar tegen het begin van het nieuwe parlementaire jaar moet er een akkoord worden bereikt.

Mocht dat niet zo zijn, dan zal ik mijn verantwoordelijkheid nemen, maar we moeten er alles aan doen om een akkoord te bereiken. Ik ben ervan overtuigd dat we daarin zullen slagen.

01.09 Frank Troosters (VB): Ik betreur uw antwoord ten zeerste. Net als uw voorganger doet ook u veel belofte, waar later niets van in huis komt. Respect voor het sociaal overleg is goed, maar dat moet er ook zijn voor de parlementaire werking.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik begrijp dat u uit respect voor uw gesprekspartners niet in detail kunt treden, maar vind dat de vakbonden stilaan hun asociale houding moeten laten varen. Indien er ook eind augustus geen akkoord wordt bereikt, vrees ik nieuwe stakingen bij het begin van het schooljaar. Ik hoop dat u alles in het werk zult stellen om dat te vermijden.

01.11 Niels Tas (Vooruit): Dat u nu geen informatie kunt geven, houdt in dat u de volle verantwoordelijkheid draagt voor het al dan niet slagen van de onderhandelingen. Wij wensen na afloop een gedetailleerd verslag.

Wat de pensioenen betreft, is de overheid één ten opzichte van de vakbonden en het personeel. Ze moet dus nauw samenwerken om tot een goede oplossing te komen voor de reizigers en het personeel.

01.12 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ik ben blij met de voortzetting van de onderhandelingen, maar u hebt ook gezegd dat zowel het statuut van contractueel medewerker als dat van statutair medewerker zijn eigen voordelen heeft. Daarvan ben ik eigenlijk niet overtuigd.

Wat dit voorakkoord betreft, willen spoorwegmedewerkers duidelijk niet dat hun statuut verdwijnt. Dezelfde aversie is er tegen de verzwakking van HR Rail en de aanvallen op het loopbaaneinde.

Het spoorwegpersoneel is erg gehecht aan zijn statuut, want het maakt het mogelijk om de competenties van het bedrijf intern te houden.

exigent un débat approfondi entre tous les partenaires.

Je comprends les préoccupations des travailleurs comme celles des directions. Leurs intérêts sont parfois contradictoires, mais un accord doit pouvoir être trouvé pour la rentrée.

Si tel ne devait pas être le cas, je prendrai mes responsabilités mais toute l'énergie doit être déployée pour trouver un accord. Et je suis convaincu que nous le trouverons.

01.09 Frank Troosters (VB): Je déplore profondément votre réponse. Tout comme votre prédécesseur, vous multipliez les promesses en l'air. Il est bon d'avoir du respect pour la concertation sociale, mais il en faut aussi pour le fonctionnement parlementaire.

01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je comprends que vous ne puissiez pas entrer dans les détails, par respect pour vos interlocuteurs, mais je trouve que les syndicats devraient tout doucement se départir de leur attitude asociale. Si un accord n'est toujours pas trouvé d'ici la fin du mois d'août, je crains de nouvelles grèves à la rentrée scolaire. J'espère que vous mettrez tout en œuvre pour éviter cela.

01.11 Niels Tas (Vooruit): Qu'il vous soit impossible de donner des informations maintenant, implique que vous portez l'entière responsabilité du succès ou de l'échec des négociations. Nous souhaitons recevoir un rapport détaillé à l'issue de celles-ci.

En ce qui concerne les pensions, les syndicats et le personnel font face à un acteur unique. Une coopération étroite est donc requise pour parvenir à une solution positive pour les voyageurs et le personnel.

01.12 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je me réjouis de la poursuite des négociations mais, par ailleurs, vous avez indiqué que les statuts de contractuel et de statutaire présentaient leurs avantages respectifs. Dans les faits, je n'en suis pas convaincue.

En ce qui concerne ce préaccord, les cheminots ne veulent pas voir leur statut disparaître. Il en va de même pour l'affaiblissement de HR Rail et les attaques aux fins de carrière.

Le statut des cheminots leur tient profondément à cœur car il permet de maintenir les compétences de l'entreprise en interne. Les métiers du rail ne

Spoorberoepen kan men niet meteen elders aanleren. Bovendien biedt het statuut bescherming tegen massale ontslagen of een privatisering van het spoor. Het beschermt ook de klokkenluiders.

Daarnaast vormt het statuut een vrij rechtvaardig systeem, vermits het gebaseerd is op duidelijke wettelijke loonschalen die voor iedereen identiek zijn. Dat maakt het beroep dus aantrekkelijker, wat gelet op het personeelstekort geen overbodige luxe is. Tot slot kunnen de personeelsleden dankzij het statuut in hun eigen functie doorgroeien en wordt er geen geld verspild aan het telkens weer opleiden van nieuwe medewerkers.

Tijdens de komende onderhandelingen moet er met die argumenten rekening gehouden worden.

Ik heb geen antwoord gekregen over het onderzoek van HR Rail met betrekking tot het verschil in kosten tussen de statutaire en de contractuele medewerkers en zal daarover een schriftelijke vraag indienen.

01.13 Dimitri Legasse (PS): In tegenstelling tot sommige collega's zal ik niet zeggen dat uw antwoord politiek correct is, maar ik stel vooral vast dat het niet duidelijk is. U hebt het over overleg dat plaatsvond vóór de hervatting van de onderhandelingen, maar zegt niet welke garanties er aan de vakbonden geboden worden of op welke manier die onderhandelingen precies plaatsvinden. U stelt een deadline vast en dreigt ermee uw verantwoordelijkheid te nemen, wat vragen doet rijzen.

U oefent druk uit zonder duidelijk te maken of uw collega Jambon bij de onderhandelingen betrokken is, terwijl het vraagstuk van de pensioenen in dezen cruciaal is. Dialoog is belangrijk en als de vakbonden dat principe in ere houden, dan moet u dat ook doen tegenover het Parlement. Op dit moment verschuilt u zich achter vertrouwelijkheid of achter uw collega's, zonder concrete informatie te geven.

Het is tijd voor een allesomvattende visie op de spoorwegen en het spoorwegpersoneel. Betrouwbare spoorwegen vereisen personeel dat gehoord en gerespecteerd wordt. Ik moedig u er dus toe aan om echte, constructieve onderhandelingen op te starten in plaats van eenvoudigweg deadlines op te leggen.

01.14 Staf Aerts (Ecolo-Groen): In tegenstelling tot collega Tas wens ik mijn parlementaire controlefunctie uit te oefenen. Wij hebben geen zicht op het voorstel dat werd afgeschoten en weten ook niet wat het voorliggende akkoord inhoudt. We

s'apprennent pas spécialement ailleurs. Le statut protège par ailleurs des licenciements massifs ou d'une privatisation du rail. Il protège aussi les lanceurs d'alerte.

En outre, le statut constitue un système assez juste puisqu'il repose sur des barèmes légaux clairs et identiques pour tous. Le métier est donc plus attractif, élément essentiel vu le manque de personnel. Enfin, le statut permet de garder le personnel en place et d'éviter le gaspillage d'argent en formations à répétition.

Ces arguments doivent être pris en considération lors des prochaines négociations.

Je n'ai pas reçu de réponse concernant l'enquête de HR Rail sur la différence de coûts entre les statutaires et les contractuels et déposerai une question écrite.

01.13 Dimitri Legasse (PS): Contrairement à d'autres collègues, je ne dirai pas que votre réponse est politiquement correcte mais je constate surtout une absence de réponse claire. Vous évoquez des consultations préalables à une reprise des négociations, mais sans indiquer les garanties proposées aux syndicats ni les modalités précises de ces négociations. Vous fixez une date limite en menaçant de "prendre vos responsabilités", ce qui pose question.

Vous exercez une pression sans clarifier si votre collègue Jambon est impliqué, alors que la question des pensions est essentielle. Le dialogue est important et, s'il est respecté par les syndicats, il doit l'être aussi par vous envers les parlementaires. Actuellement, vous vous retranchez derrière la confidentialité ou vos collègues, sans fournir d'informations concrètes.

Il est temps d'avoir une vision globale pour le rail et pour ses travailleurs. Des chemins de fer fiables nécessitent un personnel écouté et respecté. Je vous encourage donc à entamer de véritables négociations constructives au lieu de vous contenter d'imposer des échéances.

01.14 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Contrairement à mon collègue Tas, je souhaite exercer ma fonction de contrôle parlementaire. Nous ignorons le contenu de la proposition qui a été rejetée, et ne savons pas ce qu'implique l'accord actuel. Nous n'avons reçu

kregen geen antwoorden op onze vele vragen, terwijl het Parlement daar recht op heeft.

Het incident is gesloten.

[02] Actualiteitsdebat over de MR30-treinstellen en toegevoegde vragen van

- Annick Lambrecht aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De rvb van de NMBS en de beslissing over de MR30-treinstellen (Alstom, CAF of Siemens)" (56005975C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stand van zaken in verband met de aanbesteding voor nieuwe NMBS-treinen" (56006340C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS over het 'contract van de eeuw'" (56006348C)
- Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de raad van bestuur van de NMBS over het 'contract van de eeuw'" (56006349C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de toewijzing van het contract voor de MR30-treinstellen" (56006365C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanwijzing van CAF voor de bestelling van MR30-treinstellen" (56006380C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De intentie van de NMBS om een megabestelling bij CAF te plaatsen" (56006388C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De overheidsopdracht voor de aankoop van rollend materieel voor de NMBS" (56006443C)
- Julien Matagne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanbesteding voor de aankoop van MR30-treinstellen" (56006721C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bestelling van de MR30-treinstellen" (56006737C)
- Franky Demon aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De beslissing van de rvb van de NMBS inzake de MR30-toestellen" (56006797C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het uitstel van de NMBS-beslissing inzake de gunning van de opdracht voor nieuwe treinstellen" (56006805C)

aucune réponse à nos nombreuses questions, alors que le Parlement y a droit.

L'incident est clos.

[02] Débat d'actualité sur les rames AM30 et questions jointes de

- Annick Lambrecht à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le CA de la SNCB et la décision relative aux rames AM30 (Alstom, CAF ou Siemens)" (56005975C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'état de la situation en ce qui concerne l'adjudication relative aux nouveaux trains de la SNCB" (56006340C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision du CA de la SNCB concernant le "contrat du siècle"" (56006348C)
- Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision du CA de la SNCB concernant le "contrat du siècle"" (56006349C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de l'adjudication du contrat pour les rames AM30" (56006365C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La désignation de CAF pour la commande des rames AM30" (56006380C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'intention de la SNCB de passer une commande gigantesque auprès de l'entreprise CAF" (56006388C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public pour l'achat de matériel roulant de la SNCB" (56006443C)
- Julien Matagne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le marché public concernant les AM30" (56006721C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La commande des rames AM30" (56006737C)
- Franky Demon à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La décision du CA de la SNCB concernant les rames AM30" (56006797C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le report de la décision de la SNCB concernant l'attribution du marché des nouvelles rames" (56006805C)

02.01 Annick Lambrecht (Vooruit): Er wordt soms beweerd dat CAF kwalitatief beter zou zijn dan Alstom, en dat het bedrijf daarom de order heeft gekregen.

Klopt het echter dat Alstom hoger scoorde op het vlak van de prijs, de technische kwaliteit en de energie-efficiëntie? Wanneer is een nieuwe beslissing van de raad van bestuur gepland? Hoe verklaart u dat andere EU-lidstaten, zoals Frankrijk, wel hun lokale economie beschermen? Waarom stellen wij onze aanbestedingen niet zodanig op dat lokale bedrijven er voordeel bij hebben? Bent u het eens dat de procedures hervormd moeten worden, zodat beslissingen kunnen worden genomen in het belang van onze mensen? Hoe zullen u en de NMBS omgaan met de schorsing van de beslissing door de Raad van State en de unanieme steun van de Brugse gemeenteraad voor Alstom? Kortom, bent u bereid een actieve rol op te nemen in dit dossier?

02.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): De NMBS-directie heeft na eerdere klachten een aangepaste motivering en een nieuwe puntenscore gehanteerd om opnieuw CAF als voorkeursbieder naar voren te schuiven.

Hoe zullen de onderhandelingen verder verlopen? Welke aanpassingen zijn er doorgevoerd aan het beoordelingskader? Heeft de NMBS u geïnformeerd over de huidige stand van zaken?

02.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Op 27 juni moest de raad van bestuur van de NMBS een beslissing nemen over het 'contract van de eeuw', een bestelling van nieuwe treinstellen. Volgens de vakbonden zou Alstom Brugge, als CAF aangewezen wordt als preferentiële inschrijver, mogelijk de deuren moeten sluiten en zouden er 600 banen verloren gaan, nog zonder de werkgelegenheid bij de toeleveranciers mee te tellen. Er rijzen ook ethische en juridische vragen, want CAF is betrokken bij projecten in Israëlische nederzettingen in Palestijns gebied, schendt daarmee het internationale recht en is daardoor medeplichtig aan het koloniale en genocidaire beleid van Israël.*

Wat zult u doen als de raad van bestuur alsnog voor CAF kiest? Zult u de lokale industrie verdedigen?

02.04 Frank Troosters (VB): *Waarom werd de beslissing van de raad van bestuur over de aankoop*

02.01 Annick Lambrecht (Vooruit): D'aucuns prétendent que la qualité offerte par CAF est supérieure à celle que propose Alstom, et que c'est pour cette raison que l'entreprise a décroché le marché.

Est-il vrai toutefois que l'offre d'Alstom était plus intéressante sur les plans du prix, de la qualité technique et de l'efficacité énergétique? Quand une nouvelle décision du conseil d'administration est-elle prévue? Comment expliquez-vous que d'autres États membres de l'UE tels que la France protègent, quant à eux, leurs économies locales? Pourquoi n'établissons-nous pas nos appels d'offres de manière à favoriser nos entreprises locales? Êtes-vous d'accord pour dire qu'il faut réformer les procédures, afin que les décisions puissent être prises dans l'intérêt de nos concitoyens? Quelle sera votre attitude et celle de la SNCB face à la suspension de la décision par le Conseil d'État et au soutien unanime du conseil communal de Bruges à Alstom? Bref, êtes-vous disposé à jouer un rôle plus actif dans ce dossier?

02.02 Dorien Cuylaerts (N-VA): Après l'introduction des plaintes précédentes, la direction de la SNCB a fourni une motivation adaptée et appliqué une nouvelle grille d'évaluation pour désigner à nouveau CAF comme soumissionnaire préférentiel.

Comment les négociations vont-elles se poursuivre? Quelles modifications ont-elles été apportées à la grille d'évaluation? La SNCB vous a-t-elle informé de l'état actuel du dossier?

02.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB): *Le 27 juin, le CA de la SNCB doit prendre une décision sur le "contrat du siècle", relatif à la construction de nouvelles rames. Selon les syndicats, si CAF est désigné comme soumissionnaire préférentiel, Alstom Bruges pourrait fermer et 600 emplois seraient perdus, sans parler des sous-traitants. Des questions éthiques et juridiques se posent également, car l'entreprise est impliquée dans la colonisation israélienne, ce qui constitue une violation du droit international et une complicité avec la politique coloniale et génocidaire israélienne.*

Que comptez-vous faire si le CA choisit CAF? Allez-vous défendre l'industrie locale?

02.04 Frank Troosters (VB): *Pourquoi la décision du conseil d'administration sur l'achat de nouvelles*

van nieuwe treinstellen uitgesteld? Was er een gebrek aan eensgezindheid? Welke elementen behoeven meer tijd om tot een beslissing te komen? Welke garantie heeft de minister dat er in juli wel een beslissing komt?

02.05 Irina De Knop (Open Vld): Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State, heeft de NMBS een nieuwe argumentatie en puntentelling gehanteerd, met hetzelfde resultaat: het Spaanse CAF blijkt de beste kandidaat. Op basis van welke criteria werden de offertes beoordeeld?

Het risico op nieuwe juridische stappen lijkt ons groot, aangezien de inschrijvers vooraf niet op de hoogte waren van de gehanteerde criteria. Is de huidige beslissing van de NMBS volgens u robuust? Wat zult u doen wanneer de beslissing opnieuw wordt geschorst bij de Raad van State? Wordt dan overwogen een nieuwe procedure op te starten?

Komt de levering van de treinstellen in het gedrang? Hoeveel tijd is er al verloren gegaan? Hoe ziet u de toekomst?

02.06 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Lokale werkgelegenheid hoort voor mij altijd voorrang te krijgen, maar ik wil nog een ander aspect aanhalen. VN-rapporteur Francesca Albanese heeft in een nieuw rapport 48 bedrijven genoemd die bijdragen aan de genocide in Gaza en aan het illegale nederzettingenbeleid van Israël op de Westelijke Jordaanoever.

CAF is een van die 48 bedrijven, terwijl dat niet het geval is voor Alstom en Siemens.

Hoe zult u ervoor zorgen dat overheidsbedrijven niet samenwerken met bedrijven die bijdragen aan illegale activiteiten? Bent u bereid een onderzoek te voeren naar de banden van overheidsbedrijven met Israëlische infrastructuurprojecten? Zult u dat argument gebruiken om offertes bij aanbestedingen te verwerpen? Hoe problematisch is het uitstel van de bestelling voor de operationele werking van de NMBS?

02.07 Julien Matagne (Les Engagés): Tijdens de hittegolf van afgelopen week hebben defecte airco's en afgeschafte treinen ons opnieuw met de neus op de feiten gedrukt: bepaalde treinstellen zijn dringend aan vervanging toe. De overheidsopdracht voor de aankoop van nieuwe AM30-treinstellen betekent een forse investering voor de NMBS en vormt een strategische industriële uitdaging.

rames a-t-elle été reportée ? Y avait-il un manque d'unanimité ? Quels sont les éléments qui nécessitent plus de temps pour parvenir à une décision ? Quelle garantie le ministre a-t-il qu'une décision sera prise en juillet ?

02.05 Irina De Knop (Open Vld): En réponse aux observations du Conseil d'État, la SNCB a appliqué un nouveau système de raisonnement et de comptage des points, avec le même résultat à la clé: la société espagnole CAF s'est avérée être la meilleure candidate. Sur la base de quels critères les offres ont-elles été évaluées?

Le risque de nouvelles démarches juridiques nous semble élevé, étant donné que les soumissionnaires n'ont pas été informés au préalable des critères appliqués. La décision actuelle de la SNCB tient-elle la route, selon vous? Que ferez-vous en cas de nouvelle suspension par le Conseil d'État? Le lancement d'une nouvelle procédure sera-t-il envisagé?

La livraison des rames est-elle compromise? Combien de temps a-t-on déjà perdu? Comment voyez-vous l'avenir?

02.06 Staf Aerts (Ecolo-Groen): À mes yeux, l'emploi local devrait toujours primer, mais je souhaiterais encore aborder un autre aspect. Dans un nouveau rapport, la rapporteuse de l'ONU Francesca Albanese a cité 48 entreprises qui contribuent au génocide à Gaza et à la politique de colonisation illégale d'Israël en Cisjordanie.

CAF fait partie de ces 48 entreprises, ce qui n'est pas le cas d'Alstom ni de Siemens.

Comment veillerez-vous à ce que les entreprises publiques ne collaborent pas avec des entreprises impliquées dans des activités illégales? Êtes-vous prêt à enquêter sur les liens entre les entreprises publiques et des projets d'infrastructure israéliens? Utiliserez-vous cet argument pour rejeter certaines offres dans le cadre de marchés publics? Dans quelle mesure le report de cette commande pose-t-il un problème pour le fonctionnement opérationnel de la SNCB?

02.07 Julien Matagne (Les Engagés): Lors des fortes chaleurs de la semaine dernière, pannes de climatisation et suppressions de trains ont à nouveau illustré l'urgence de remplacer certaines rames. Le marché relatif aux nouvelles automotrices AM30 est un investissement majeur pour la SNCB et un enjeu industriel stratégique.

Wanneer zal de NMBS de voorkeursbieder kiezen? Hoe verklaart u dat het bestek geen milieuclausule bevat? Over welke hefboomen beschikt u om systematisch een milieuclausule in Europese overheidsopdrachten op te nemen, waar onze bedrijven hun voordeel mee kunnen doen?

02.08 Hugues Bayet (PS): Over dit belangrijke dossier hebt u gezegd dat u erop zou toezien dat de beslissingen op basis van technische, ecologische én sociaal-economische criteria worden genomen. U hebt ook een brief naar de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS gestuurd om hem aan het wettelijke kader te herinneren.

Wat staat er in die brief? Wat is de inhoud van eventuele andere briefwisseling en gesprekken over dit dossier? Wat is uw standpunt? Wat zijn de volgende stappen?

02.09 Franky Demon (cd&v): De aanbesteding kan grote gevolgen hebben voor onze industrie en lokale werkgelegenheid. De Raad van State heeft terecht de onderhandelingen geschorst en de raad van bestuur van de NMBS heeft de finale beslissing uitgesteld.

In de plenaire vergadering zei u dat het aan de raad van bestuur is om te beslissen. Ik had graag meer steun van u gezien. Andere landen beschermen hun industrie wel. Met vier PS-vertegenwoordigers in de raad van bestuur hoop ik dat we samen kunnen opkomen voor de tewerkstelling in Wallonië en in Brugge.

In welke mate heeft de NMBS de economische en sociale impact geanalyseerd? Wij steunen de vraag naar meer aandacht voor milieu.

Ziet u parallellen met het Van Hool-dossier? Hebt u daar iets uit geleerd? U zegt dat lokale tewerkstelling formeel geen criterium mag zijn, maar erkent u dat andere landen wel degelijk lokale tewerkstelling integreren in de aanbestedingsregels? Het verschil tussen Frankrijk en België in dat verband is veelzeggend.

02.10 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS beschikt over een juridische en een beslissingsautonomie. Die autonomie wordt geregeld door haar statuten, de beheersovereenkomst en het recht dat van toepassing is op autonome overheidsbedrijven. Beslissingen over de plaatsing van overheidsopdrachten vallen onder de exclusieve

Quand la SNCB choisira-t-elle le soumissionnaire préférentiel? Comment expliquer l'absence de clause environnementale dans le cahier des charges? Quels leviers avez-vous pour systématiser une clause environnementale dans les marchés publics européens et faire profiter nos entreprises de ces opportunités?

02.08 Hugues Bayet (PS): Concernant ce dossier important, vous avez déclaré que vous alliez veiller à ce que les décisions reposent sur des critères à la fois techniques, environnementaux et socioéconomiques. Vous avez également adressé un courrier au président du CA de la SNCB pour lui rappeler le cadre légal.

Que contient ce courrier? Quel est le contenu de vos échanges sur ce dossier? Quelle est votre position? Quelles sont les prochaines étapes?

02.09 Franky Demon (cd&v): Les conséquences de l'adjudication peuvent être considérables pour notre industrie et notre emploi local. Le Conseil d'État a suspendu légitimement les négociations et le conseil d'administration de la SNCB a reporté la prise de décision finale.

En séance plénière, vous avez indiqué qu'il appartenait au conseil d'administration de trancher. J'aurais aimé un plus grand soutien de votre part. D'autres pays protègent leur industrie. Le conseil d'administration comptant quatre représentants du PS, j'espère que nous pourrions défendre ensemble l'emploi en Wallonie et à Bruges.

Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle analysé les répercussions économiques et sociales? Nous soutenons la demande d'être plus attentif à l'environnement.

Voyez-vous des parallèles avec le dossier Van Hool? En avez-vous tiré des leçons? Vous affirmez que l'emploi local ne peut pas constituer un critère formel, mais reconnaissez-vous que d'autres pays intègrent bien l'emploi local dans les règles en matière de marchés publics? La différence entre la France et la Belgique en dit long à ce sujet.

02.10 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB dispose d'une autonomie juridique et décisionnelle. Cette autonomie est régie par ses statuts, le contrat de gestion et le droit applicable aux entreprises publiques autonomes. Les décisions relatives à la passation de marchés publics relèvent de la compétence exclusive du conseil d'administration.

bevoegdheid van de raad van bestuur.

(Frans) We mogen niet de indruk wekken dat we ons mengen in een lopende aanbestedingsprocedure: de wet verbiedt dat trouwens.

(Nederlands) Het lanceren van de Europese openbare aanbesteding, inclusief de aankoopstrategie en de voorgestelde criteria voor de selectie van kandidaten, en de gunning van het contract voor het MR30-project, werden op 23 december 2022 unaniem en in aanwezigheid van de regeringscommissaris door de raad van bestuur goedgekeurd.

(Frans) Op 27 juni 2025 heeft de raad van bestuur van de NMBS kennisgenomen van de door het management bezorgde documenten met betrekking tot de bijkomende elementen van motivering en de antwoorden op de kritiek van de Raad van State. De interne evaluaties werden bevestigd in een extern juridisch advies en een onafhankelijke technische analyse. De raad van bestuur zal op 23 juli een beslissing nemen.

(Nederlands) De Raad van State schorste de beslissing, omdat de omzetting van de kwalitatieve beoordeling naar een cijfermatige score niet voldoende transparant was. De Raad van State had geen fundamentele bezwaren tegen de evaluatiemethode op zich. Dat euvel werd door de NMBS verholpen. De oorspronkelijke rangschikking van de kandidaten werd expliciet herbevestigd.

(Frans) De rangschikking van de inschrijvers werd bevestigd en is dezelfde gebleven, met CAF als eerst gerangschikte kandidaat.

(Nederlands) De evaluatie door het management werd gevalideerd door een extern juridisch advies en een onafhankelijke technische analyse.

(Frans) Het bestek voor de aankoop van AM30-treinstellen bevat clausules met betrekking tot de verplichte naleving van de nationale en internationale wettelijke kaders. De inschrijver aan wie het contract uiteindelijk zal worden gegund, zal aan alle wettelijke vereisten die op het contract van toepassing zijn, moeten voldoen.

De NMBS houdt zich strikt aan de regels inzake overheidsopdrachten. Het Europese recht laat echter niet toe een inschrijver te bevoordelen omdat die zou garanderen nieuwe arbeidsplaatsen in België te creëren of zou beloven in de lokale economie te investeren. Rekening houden met de productielocatie zou als discriminerend beschouwd worden en is niet relevant voor het beoordelen van

(En français) Nous ne pouvons pas susciter le sentiment d'interférer dans une procédure de marché public en cours: c'est proscrit par la loi.

(En néerlandais) Le lancement de l'adjudication publique européenne, y compris la stratégie d'acquisition et les critères proposés pour la sélection des candidats, ainsi que l'attribution du contrat pour le projet des AM30 ont été approuvés à l'unanimité par le conseil d'administration le 23 décembre 2022, en présence du commissaire du gouvernement.

(En français) Le 27 juin 2025, le CA de la SNCB a pris connaissance des documents fournis par le management relatifs aux éléments de motivation supplémentaires et aux réponses aux critiques du Conseil d'État. Un avis juridique externe et une analyse technique indépendante ont confirmé les évaluations internes. Le CA prendra une décision le 23 juillet.

(En néerlandais) Le Conseil d'État a suspendu la décision parce que la conversion de l'évaluation qualitative en score chiffré manquait de transparence. Le Conseil d'État n'a toutefois émis aucune objection fondamentale quant à la méthode d'évaluation en tant que telle. Ce manquement a été corrigé par la SNCB. Le classement initial des candidats a été explicitement reconfirmé.

(En français) La même hiérarchie entre soumissionnaires, CAF en tête, a été confirmée.

(En néerlandais) L'évaluation par le management a été validée par un avis juridique externe et une analyse technique indépendante.

(En français) Le cahier des charges des AM30 comporte des clauses relatives à l'obligation de respecter les cadres légaux nationaux et internationaux. Le soumissionnaire auquel le contrat sera finalement attribué devra respecter toutes les exigences légales applicables au contrat.

La SNCB respecte strictement les règles en matière de marchés publics. Or le droit européen ne permet pas de favoriser un soumissionnaire qui garantirait la création d'emplois belges ou réinvestirait dans l'économie locale. Tenir compte de la localisation de la production serait considéré comme discriminatoire et n'est pas pertinent pour évaluer la qualité d'une offre. Comme tout pouvoir adjudicateur européen, la

de kwaliteit van een offerte. Zoals elke Europese aanbestedende overheid moet de NMBS gunningscriteria vastleggen die rechtstreeks verband houden met het voorwerp van de overheidsopdracht.

(Nederlands) België onderhoudt diplomatieke betrekkingen met Israël. Tegen dat land zijn geen sancties van kracht.

(Frans) Volgens de gepubliceerde documenten ontwikkelen de drie inschrijvers of dochterentiteiten van de inschrijvers op het MR30-dossier activiteiten in de bezette gebieden.

(Nederlands) Bij aanbestedingen boven de Europese aanbestedingsdrempel, zoals het geval is bij het MR30-project, zijn kandidaten wettelijk verplicht een Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) indienen. Het dekt de belangrijkste verplichtingen uit de NMBS-gedragscode voor leveranciers, inclusief het respecteren van alle mensenrechten die relevant zijn voor de bedrijfsvoering. Zo omvat het document de verplichte uitsluitingsgronden van de plaatsingsprocedure wanneer de kandidaten veroordeeld zijn voor misdrijven.

(Frans) Het betreft onder meer deelname aan een criminele organisatie, corruptie, fraude, witwassen, financiering van terrorisme, kinderarbeid en de tewerkstelling van personen die illegaal in het land verblijven.

(Nederlands) Daarnaast zijn er facultatieve uitsluitingsgronden. Als er een verplichte of facultatieve uitsluitingsgrond van toepassing is op de kandidaat, moet hij op eigen initiatief bewijzen dat de corrigerende maatregelen die hij heeft getroffen voldoende zijn om zijn betrouwbaarheid aan te tonen. Voor de MR30 hebben alle kandidaten, inclusief CAF, het vereiste UEA correct ingediend. Zij voldeden aan alle opgelegde selectiecriteria. Geen enkele uitsluitingsgrond bleek van toepassing.

(Frans) Voor de opdracht formeel gegund wordt, moet de inschrijver opnieuw aantonen dat er geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn op het bedrijf, en moet hij de gedragscode van de leveranciers van de NMBS onderschrijven en ondertekenen.

(Nederlands) In het kader van milieu en duurzaamheid volgt de NMBS nauwgezet de CSR-prestaties van haar potentiële leveranciers op via het internationale beoordelingsplatform EcoVadis. De NMBS verifieert ook zelf geregeld de informatie uit

SNCB doit définir des critères d'attribution en lien direct avec l'objet du marché.

(En néerlandais) La Belgique entretient des relations diplomatiques avec Israël. Aucune sanction n'est en vigueur à l'encontre de ce pays.

(En français) En outre, selon des documents publics, les trois soumissionnaires ou des entités affiliées aux soumissionnaires du dossier AM30 ont des activités dans les territoires occupés.

(En néerlandais) Pour les appels d'offres dont la valeur est supérieure au seuil européen pour les marchés publics, comme c'est le cas pour le projet des rames AM30, les candidats sont légalement tenus de soumettre un document unique de marché européen (DUME). Ce document couvre les principales obligations du code de conduite pour les fournisseurs de la SNCB, y compris le respect de tous les droits humains pertinents pour la gestion de l'entreprise. Par exemple, le document inclut les motifs obligatoires d'exclusion de la procédure de passation lorsque les candidats ont fait l'objet d'une condamnation pénale.

(En français) Il s'agit notamment de la participation à une organisation criminelle, de la corruption, de la fraude, du blanchiment d'argent, du financement du terrorisme, du travail des enfants et de l'emploi de personnes en séjour irrégulier.

(En néerlandais) En outre, il existe des motifs d'exclusion facultatifs. Si un motif d'exclusion obligatoire ou facultatif s'applique au candidat, celui-ci doit prouver de sa propre initiative que les mesures correctrices qu'il a prises sont suffisantes pour prouver sa fiabilité. Pour le MR30, tous les candidats, y compris CAF, ont correctement introduit le DUME requis. Ils ont satisfait à tous les critères de sélection imposés. Il s'est avéré qu'aucun motif d'exclusion n'était d'application.

(En français) Avant l'attribution formelle, le soumissionnaire devra à nouveau démontrer qu'aucun motif d'exclusion ne s'applique à l'entreprise, et devra signer le code de conduite des fournisseurs de la SNCB.

(En néerlandais) En ce qui concerne les critères environnementaux et de durabilité, la SNCB utilise la plateforme d'évaluation internationale EcoVadis afin de suivre de près les résultats de ses fournisseurs potentiels en matière de RSE. La SNCB vérifie

het UEA van haar leveranciers. De evaluatie van de CO₂-uitstoot is complex. Gegevens zijn onderling niet vergelijkbaar en prematuur. Bovendien zijn de Europese spoorwegmaatschappijen het erover eens dat de CO₂-uitstoot over de hele levensduur van het rollend materieel niet te berekenen is. De CO₂-uitstoot uit de productie van het rollend materieel is verwaarloosbaar in vergelijking met de CO₂-uitstoot uit de exploitatie. Daarom werd in de aanbestedingsprocedure besloten te focussen op het energieverbruik. CAF scoort hier beduidend beter dan Alstom.

également elle-même à intervalles réguliers les informations provenant du DUME de ses fournisseurs. L'évaluation des émissions de CO₂ est complexe. Les données ne sont pas comparables entre elles et sont prématurées. Les entreprises ferroviaires européennes sont en outre d'accord pour dire qu'il est impossible de calculer les émissions de CO₂ sur l'ensemble de la durée de vie du matériel roulant. Les émissions de CO₂ liées à la production du matériel roulant sont négligeables par rapport aux émissions de CO₂ liées à son exploitation. C'est pourquoi il a été décidé, dans la procédure d'appel d'offres, de se concentrer sur la consommation d'énergie. Dans ce domaine, CAF obtient de bien meilleurs résultats qu'Alstom.

De tijdige vervanging en vernieuwing van het NMBS-materieel zijn cruciaal voor de veiligheid en de betrouwbaarheid van de geboden diensten en om de groei van het aantal reizigers op te vangen. In het openbaredienstcontract staat dat de NMBS 50 % van de vloot moet vernieuwen, het aanbod met 10 % moet uitbreiden en het aantal reizigers tegen 2032 met 30 % moet doen stijgen. Zonder tijdige bestellingen van nieuw materieel is dit onhaalbaar.

Le remplacement et le renouvellement en temps voulu du matériel roulant de la SNCB sont cruciaux pour la sécurité et la fiabilité des services offerts et pour faire face à la croissance du nombre de voyageurs. Le contrat de service public précise que la SNCB doit renouveler 50 % de la flotte, élargir l'offre de 10 % et faire augmenter le nombre de voyageurs de 30 % d'ici 2032. Sans commandes de nouveau matériel roulant en temps voulu, ces objectifs ne pourront pas être atteints.

(Frans) Er verstrijkt gemiddeld vier tot vijf jaar tussen het moment waarop het rollend materieel besteld wordt en de levering ervan. Als het contract niet gegund worden, zal dat leiden tot maanden of jaren vertraging, met alle gevolgen vanden voor de kwaliteit van de dienstverlening.

(En français) Il s'écoule en moyenne quatre à cinq ans entre la commande et la livraison du matériel roulant. Si le marché n'est pas attribué, des mois voire des années de retard s'ensuivront, avec toutes les conséquences pour la qualité du service.

(Nederlands) De gevolgen zouden talrijk zijn – denk aan allerlei gebreken op het gebied van veiligheid en betrouwbaarheid, stiptheid, reizigerscomfort en toegankelijkheid.

(En néerlandais) Les conséquences seraient nombreuses – pensons à toutes sortes de manquements en termes de sécurité et de fiabilité, de ponctualité, de confort des voyageurs et d'accessibilité.

(Frans) De NMBS wil nieuw rollend materieel inzetten op deze lijnen – op sommige ervan rijden er nog diesellocomotieven – in het bijzonder op de GEN-lijnen met rijpaden op de Brusselse-Noord-Zuidverbinding.

(En français) La SNCB prévoit du nouveau matériel roulant pour ces liaisons – certaines fonctionnant encore avec du diesel –, en particulier pour la jonction RER Nord-Midi de Bruxelles.

(Nederlands) Vertragingen gaan gepaard met aanzienlijke onderhoudskosten voor het behoud van de veiligheid, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van het materieel.

(En néerlandais) Les retards entraînent des coûts d'entretien considérables afin de garantir la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du matériel.

De NMBS staat ervoor open om deel te nemen aan hoorzittingen, maar tijdens de aanbestedingsprocedure is dat niet mogelijk, aangezien die vertrouwelijk is.

La SNCB est disposée à participer à des auditions, mais ce n'est pas possible pendant la procédure d'appel d'offres, eu égard à son caractère confidentiel.

(Frans) Het is belangrijk om deze bestelling van materieel tot een goed einde te brengen om

(En français) Il importe de mener à bien cette commande de matériel en vue d'assurer des liaisons

comfortabele en efficiënte verbindingen in het hele land te garanderen. Ik ben ook blij met de mededingingsprocedure waarbij er meer Europese constructeurs bij de aanbesteding betrokken worden.

Ik heb de voorzitter van de NMBS herinnerd aan de burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurders. Ik heb benadrukt dat zij geen externe druk mogen ondervinden en dat de knoop op een bepaald moment doorgemaakt moet worden, ook al is het begrijpelijk dat dat wat tijd vergt. Daarop heeft hij me de datum van 23 juli meegedeeld. Deze 'aankoop van de eeuw' zal enorme gevolgen hebben voor de NMBS, maar de rol van de bestuurder is om het bedrijf te besturen in het algemeen belang. De voorzitter antwoordde mij dat hij dezelfde opmerkingen had geformuleerd ten overstaan van de raad van bestuur en dat hij ze zou herhalen in de aanloop naar 23 juli.

02.11 Annick Lambrecht (Vooruit): De NMBS is een overheidsbedrijf, en krijgt belastinggeld. Het prijsverschil in de aanbesteding zou 100 miljoen euro bedragen.

Ik wil enkele zaken rechtzetten en vraag dat uw diensten dat ook aan u zouden bevestigen.

Volgens de Europese richtlijn 2014/24/EU, mogen sociale criteria worden toegevoegd aan nieuwe aanbestedingen. Werkgelegenheid is niet strijdig met de Europese wetgeving. Dat gebeurt in Frankrijk, Duitsland, Denemarken en ook elders.

Volgens u zijn er allerlei problemen, maar volgens ons klopt dat niet. De NMBS kan onmiddellijk meer dan 600 M7-rijtuigen bij Alstom te bestellen, zonder bijkomende aanbestedingen. Die rijtuigen kunnen ook snel worden geleverd.

In België willen wij rijden met treinen die hier gebouwd zijn, net zoals onze buurlanden dat doen. Zij denken aan de eigen industrie en de lokale tewerkstelling. Uit cijfers van de Europese Rekenkamer blijkt dat bij onze zuiderburen slechts 1 % van de aanbestedingen naar een buitenlandse partij gaat. Bij ons is dat 10 %.

Ik vraag u om u sterker in te zetten voor dit dossier.

02.12 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dit dossier ligt bijzonder gevoelig. Het betreft een enorme en

confortables et efficaces dans tout le pays. Je salue aussi la procédure de mise en concurrence qui engage plus de constructeurs européens.

J'ai rappelé au président de la SNCB la responsabilité civile des administrateurs. J'ai insisté sur le fait qu'ils ne pouvaient subir de pressions extérieures et que, si un délai de réflexion était compréhensible, il fallait à un moment prendre une décision. C'est ainsi qu'il m'a communiqué la date du 23 juillet. Ce "marché du siècle" aura d'énormes conséquences sur la SNCB, mais le rôle de l'administrateur est d'administrer la société au nom de l'intérêt général. Le président m'a répondu qu'il avait émis les mêmes remarques au CA et qu'il les répéterait à la veille du 23 juillet.

02.11 Annick Lambrecht (Vooruit): La SNCB est une entreprise publique, qui reçoit de l'argent public. La différence de prix dans l'adjudication s'élèverait à 100 millions d'euros.

Je souhaite rectifier certains points et je demande que vos services vous confirment également ces informations.

Selon la directive européenne 2014/24/UE, des critères sociaux peuvent être ajoutés à de nouveaux appels d'offres. Le critère de l'emploi n'est pas contraire à la législation européenne. Il est utilisé en France, en Allemagne, au Danemark et ailleurs également.

Vous estimez que divers problèmes se posent, mais ce n'est pas le cas selon nous. La SNCB pourrait immédiatement commander plus de 600 voitures M7 auprès d'Alstom, sans nouveaux appels d'offres. Ces voitures pourraient également être livrées rapidement.

En Belgique, nous souhaitons faire circuler des trains construits ici, comme le font les pays qui nous entourent. Ils pensent à leur propre industrie et à l'emploi local. Les chiffres de la Cour des comptes européenne indiquent que chez nos voisins du sud, à peine 1 % des marchés publics sont attribués à une entreprise étrangère. Chez nous, ce pourcentage est de 10 %.

Je vous demande de vous engager davantage dans ce dossier.

02.12 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ce dossier est très sensible. Il implique un investissement énorme mais

noodzakelijke investering.

Los daarvan is ook de tewerkstelling in eigen land van groot belang. De expertise die zich momenteel in ons land bevindt, laten we verloren gaan. Het gaat om onze industriële toekomst en om jobs. We moeten nu de juiste keuzes maken.

Na de opmerking van de Raad van State heeft de NMBS haar beoordelingskader aangepast. Dat was nodig en goed. Daarom blijft transparantie belangrijk, zeker nu we horen dat het Belgische aanbod goedkoper was en beter scoort op kwaliteit.

Ik roep u op alle gegevens zorgvuldig af te wegen en de juiste keuze te maken.

02.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Het is een vergissing om voor CAF en niet voor Alstom te kiezen, want dat zou de lokale werkgelegenheid schaden. Alstom produceert treinstellen in België. Als de offerte van Alstom verworpen wordt, betekent dat volgens de vakbonden het doodvonnis voor Alstom Brugge, terwijl we net een jaar achter de rug hebben met historisch veel faillissementen in de maakindustrie. De keuze voor CAF roept ook een ethische vraag op. We kunnen en mogen er niet mee instemmen een bedrijf te financieren dat betrokken is bij de uitbreiding van de tramlijn naar West-Jeruzalem, in door Israël bezet Palestijns gebied. Ik roep alle partijen die zich tegen deze keuze kanten ertoe op om hun vertegenwoordiger in de raad van bestuur te vragen zijn standpunt te herzien en voluit de kaart van de werkgelegenheid te trekken.

02.14 Frank Troosters (VB): We moeten afwachten wat er uiteindelijk zal gebeuren, maar de schade is al aangericht door CAF als voorkeursonderhandelingspartner aan te stellen. Het discours is door de jaren heen veranderd: vroeger werd de onafhankelijkheid van raden van bestuur verdedigd, nu pleiten dezelfde partijen voor politieke bijsturing. Intussen verliezen we tijd en dat gaat ten koste van de treinreizigers. Ik vrees dat we nog meer vertraging zullen oplopen. Hopelijk kan de lokale werkgelegenheid nog gered worden.

02.15 Irina De Knop (Open Vld): We erkennen het belang van de scheiding der bevoegdheden en van corporate governance, maar dit dossier gaat over een gigantische investering van 1,6 miljard euro. Het toont opnieuw aan dat we het investeringsbeleid van autonome overheidsbedrijven moeten herbekijken en dat we de bezorgdheden – ook juridisch – moeten laten onderzoeken, zodat we toekomstbestendig kunnen werken.

nécessaire.

En outre, l'emploi dans notre pays est également très important. L'expertise qui se trouve actuellement en Belgique se perd et nous laissons faire. Notre avenir industriel et nos emplois sont en jeu. À présent, il importe de faire les bons choix.

Après le commentaire du Conseil d'État, la SNCB a adapté son cadre d'évaluation. C'était nécessaire et opportun. C'est pourquoi la transparence reste importante, d'autant plus que nous apprenons que l'offre belge était moins chère et a obtenu un meilleur score en termes de qualité.

Je vous invite à examiner attentivement toutes les données et à faire le bon choix.

02.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Choisir CAF au lieu d'Alstom est une erreur, car cela nuit à l'emploi local. Alstom produit des rames en Belgique. Les syndicats estiment que refuser leur offre signe l'arrêt de mort d'Alstom Bruges. Or, nous sortons d'une année historique par le nombre de faillites dans l'industrie manufacturière. Choisir CAF pose également une question éthique, nous ne pouvons accepter de financer une société qui participe à l'extension du tramway à Jérusalem-Ouest, territoires palestiniens occupés par Israël. J'appelle l'ensemble des partis qui dénoncent ce choix à revoir la position de leur administrateur et à promouvoir l'emploi.

02.14 Frank Troosters (VB): Nous devons attendre et voir ce qui se passera *in fine*, mais le mal a déjà été fait, avec la désignation de CAF comme partenaire préférentiel de négociation. Le discours a évolué au cours des années: auparavant, l'on défendait l'indépendance des conseils d'administration; à présent, les mêmes partis plaident pour un pilotage politique. Entre-temps, nous perdons du temps, et ce au détriment des voyageurs. Je crains que nous n'accusons encore davantage de retard. J'espère que l'emploi local pourra être sauvé.

02.15 Irina De Knop (Open Vld): Nous reconnaissons l'importance de la séparation des compétences et de la gouvernance d'entreprise, mais ce dossier porte sur un investissement gigantesque de 1,6 milliard d'euros. Cela montre à nouveau qu'il convient de revoir la politique d'investissement des entreprises publiques autonomes et que nous devons procéder à un examen, y compris juridique, des préoccupations

exprimées dans ce cadre, afin que nous puissions affronter l'avenir.

Het is vreemd dat de raad van bestuur de beslissing in juni met een maand uitstelde, gelet op de vertraging en de oplopende kosten. Ik begrijp de vraag om daar nu al meer zicht op te krijgen, maar er zijn regels zolang de aanbesteding loopt. Zodra er een beslissing is, moeten we de NMBS wel uitnodigen voor een hoorzitting. Mocht ik minister zijn, zou ik zeker willen weten waarom de volgorde na de evaluatie van de 42 criteria niet is gewijzigd, zeker als Alstom beter scoort op het vlak van prijs.

Il est bizarre qu'en juin, le conseil d'administration ait reporté la décision d'un mois, compte tenu du retard et de la hausse des coûts. Je comprends la demande d'avoir plus de visibilité sur cette question dès maintenant, mais des règles sont d'application tant que l'adjudication est en cours. Dès qu'une décision sera prise, nous devons inviter la SNCB pour une audition. Si j'étais ministre, je souhaiterais certainement savoir pourquoi, après l'évaluation des 42 critères, l'ordre n'a pas été modifié, surtout si Alstom avance une meilleure offre en matière de prix.

02.16 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Ik kan echt niet geloven dat de NMBS 1 miljard euro wil geven aan een Spaans bedrijf dat meewerkt aan Israëlische nederzettingen. Dat is meewerken aan een genocide-economie. Het is een onaanvaardbare fout. Volgens de topman van CAF respecteert het bedrijf de internationale wetgeving, maar de VN-rapporteur zegt expliciet dat CAF de illegale Israëlische nederzettingen steunt en ermee samenwerkt door de aanleg van treinverbindingen.

02.16 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Je n'arrive vraiment pas à croire que la SNCB veuille verser un milliard d'euros à une entreprise espagnole qui collabore à la politique de colonisation israélienne. Cela revient à participer à une économie du génocide. C'est une erreur inacceptable. Selon le directeur de CAF, l'entreprise respecterait le droit international, mais le rapporteur de l'ONU affirme explicitement que CAF collabore avec les colonies israéliennes illégales et les soutient en construisant des liaisons ferroviaires.

Aangezien in het contract tussen de regering en de NMBS staat dat de internationale wetgeving gerespecteerd moet worden, verwacht ik dat u de NMBS wijst op haar verplichtingen. Naast de Palestijnen zullen er trouwens nog andere slachtoffers zijn: de honderden Belgische werknemers die al jaren Belgische treinen bouwen. Uiteraard zijn er meer treinen nodig, maar niet ten koste van moraal en ethiek. Ik hoop dus echt dat de NMBS de juiste keuze maakt.

Étant donné que le contrat entre le gouvernement et la SNCB stipule que le droit international doit être respecté, je m'attends à ce que vous rappeliez à la SNCB ses obligations. En plus du peuple palestinien, il y aurait d'autres victimes de cette commande: les centaines de travailleurs belges qui construisent des trains belges depuis des années. Bien sûr qu'il faut davantage de trains, mais pas au détriment de la morale et de l'éthique. J'espère donc sincèrement que la SNCB fera le bon choix.

02.17 Julien Matagne (Les Engagés): Ik begrijp dat de NMBS en de minister elk hun eigen bevoegdheden hebben, maar onze industrie moeten we ondersteunen. We moeten creatief zijn voor de toekomst en proberen om voor zulke investeringen clausules met sociale en milieuvoorwaarden op te leggen. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de NMBS over de criteria op grond waarvan de selectie gebeurd is.

02.17 Julien Matagne (Les Engagés): Je comprends la séparation des pouvoirs entre la SNCB et le ministre, mais notre industrie mérite d'être soutenue. Soyons créatifs pour le futur et tentons d'imposer des clauses environnementales et sociales pour ces investissements. J'ai hâte d'entendre la SNCB sur les critères ayant guidé sa sélection.

02.18 Hugues Bayet (PS): U hebt een politiek antwoord gegeven. De autonomie van de NMBS heeft u er niet van weerhouden dat bedrijf aan te schrijven. Twee weken geleden verklaarde u dat u niet verantwoordelijk bent voor die overheidsopdracht, aangezien er geen bestuurder van Les Engagés in de raad van bestuur zit. Nu eens zegt u dat de bestuurders onafhankelijk zijn, dan weer dat er een politieke keuze kan worden

02.18 Hugues Bayet (PS): Vous avez apporté une réponse politique. L'autonomie de la SNCB ne vous a pas empêché de leur écrire. Il y a 15 jours, vous déclariez que ce marché n'était pas de votre faute, car il n'y avait pas d'administrateur des Engagés au CA. Un jour, vous dites que les administrateurs sont indépendants et un autre, qu'un choix politique peut être fait. Pour le reste, nous n'avons pas appris grand-chose. Vous ne rassemblez pas grand monde

gemaakt. Voor het overige hebben we niet veel bijgeleerd. Weinigen zijn het eens met uw analyse. Ik ben teleurgesteld, omdat ik niets gehoord heb over wat u zult doen voor de toekomst. In heel wat landen wordt lokale werkgelegenheid opgewaardeerd. Het is de primaire verantwoordelijkheid van een politicus om vooruitziend te zijn. Ik hoop dat u ervoor zult zorgen dat de industrie in ons land verankerd blijft.

02.19 Franky Demon (cd&v): Ik vraag me nog altijd luidop af of hoe landen als Frankrijk, Duitsland en Denemarken de Europese aanbestedingsregels interpreteren. In die landen telt strategische tewerkstelling namelijk wel mee en zijn zelfs taalregels een criterium. Het gaat over de wil.

Het is echt niet correct om nu te doen alsof er geen nieuwe treinen komen als het order niet snel wordt geplaatst. Een derde van het order van de vorige aanbesteding kan nog ingevuld worden bij Alstom. Het spoorverkeer zal dus niet stilvallen.

Ik volg ook wat de heer Bayet zegt. Eerst moesten we ons richten tot de raad van bestuur, maar wanneer we dat deden, kregen we de boodschap dat we ons niet moesten bemoeien. Dat is moeilijk te vatten. Ik wil de heer Aerts ook vragen om zich te richten tot de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. De heer Georgin werd immers door Ecolo-Groen aangesteld.

Het incident is gesloten.

03 Actualiteitsdebat over Securail en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De onvrede bij de Securailpersoneelsleden over hun opleidingen en trainingen" (56005457C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De angstcultuur bij de Securailagenten" (56005459C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De persoonlijke beschermingsmiddelen van het Securailpersoneel" (56005461C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De ontevredenheid binnen Securail" (56005462C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De arbeidsomstandigheden en de toekomst van de Securailagenten" (56005915C)
- Aurore Tournier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over

derrière votre analyse. Je suis déçu de ne rien avoir entendu sur ce que vous allez faire pour l'avenir. Il y a plein de pays où l'emploi local est valorisé. La première responsabilité d'un homme politique, c'est de prévoir l'avenir. J'espère que vous veillerez à maintenir un ancrage industriel chez nous.

02.19 Franky Demon (cd&v): Je me demande encore tout haut comment des pays comme la France, l'Allemagne ou le Danemark interprètent les règles européennes en matière de marchés publics. Dans ces pays, l'emploi stratégique est bel et bien pris en compte, et on applique même des critères linguistiques. C'est apparemment une question de volonté.

Il est donc inexact de prétendre aujourd'hui que l'absence d'une commande rapide empêcherait l'arrivée de nouveaux trains. Un tiers du marché attribué lors du précédent appel d'offres peut encore être confié à Alstom. Le trafic ferroviaire ne sera donc pas paralysé.

Je rejoins également les propos de M. Bayet: on nous disait d'abord de nous adresser au conseil d'administration, puis quand nous l'avons fait, le message était qu'il ne fallait pas nous ingérer. C'est difficile à comprendre. J'invite aussi M. Aerts à s'adresser directement au président du conseil d'administration de la SNCB. M. Georgin a, en effet, été désigné par Ecolo-Groen.

L'incident est clos.

03 Débat d'actualité sur Securail et questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le mécontentement des agents de Securail concernant leurs formations et entraînements" (56005457C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La culture de la peur qui règne parmi les agents de Securail" (56005459C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les équipements de protection individuelle des agents de Securail" (56005461C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le mécontentement au sein de Securail" (56005462C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les conditions de travail et l'avenir des agents de

"Het slechte werkklimaat bij Securail" (56006535C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toestand bij Securail" (56006551C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De welzijnsenquête bij de NMBS" (56006636C)
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De enquête over de werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel" (56006667C)
- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De zorgwekkende situatie bij Securail" (56006796C)

Securail" (56005915C)

- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La mauvaise ambiance de travail chez Securail" (56006535C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chez Securail" (56006551C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur le bien-être menée à la SNCB" (56006636C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur les conditions de travail des cheminots" (56006667C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La situation inquiétante chez Securail" (56006796C)

03.01 Frank Troosters (VB): De enquête van de spoorwegbonden bij het Securailpersoneel toont aan dat de onvrede erg groot is. Er is zelfs sprake van een angstcultuur. Ook is de houdbaarheidsdatum van veel steekwerende vesten al lang overschreden, wat gevolgen heeft voor de veiligheid van het personeel.

03.01 Frank Troosters (VB): L'enquête menée par les syndicats ferroviaires auprès du personnel de Securail montre que le mécontentement est très grand. Il est même question d'un climat de peur. Par ailleurs, la date de péremption de nombreux gilets pare-lames est dépassée depuis longtemps, ce qui a des conséquences pour la sécurité du personnel.

Op welke manier zullen de problemen worden aangepakt? Hoe evalueert u de nieuwe organisatiestructuur Securail 2.0? Hoe komt het dat de steekwerende vesten niet tijdig werden vervangen? Zult u gevolg geven aan de vraag om tijdens de opleiding meer praktijkgerichte trainingen te krijgen?

Comment remédiera-t-on à ces problèmes? Comment évaluez-vous la nouvelle structure organisationnelle Securail 2.0? Comment se fait-il que les gilets pare-lames n'aient pas été remplacés à temps? Donnez-vous suite à la demande d'augmenter le nombre d'entraînements orientés sur la pratique pendant la formation?

Ook de resultaten van de welzijnsenquête die IDEWE in opdracht van de NMBS heeft uitgevoerd bij het personeel, zijn zorgwekkend. Welke acties zullen worden ondernomen om daar iets aan te doen?

Les résultats de l'enquête de bien-être menée par IDEWE auprès du personnel pour le compte de la SNCB sont également préoccupants. Quelles initiatives seront-elles prises pour y remédier?

03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De enquête die IDEWE uitgevoerd heeft onder het personeel van de NMBS legt een diepe malaise bloot: 43 % van de medewerkers verklaart dat ze op hun tandvlees zitten door hun werk. Het merendeel zit tegen een burn-out aan. De helft denkt dat de arbeidsomstandigheden nog zullen verslechteren. De enquête wijst op een management dat geen voeling heeft met het personeel, dat een gebrek aan empathie toont en voortdurend druk uitoefent. In sommige afdelingen heeft 16 % van de werknemers te maken gehad met seksuele intimidatie. U moet actie ondernemen. De vakbonden hebben voorstellen gedaan om de arbeidsomstandigheden te verbeteren.

03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): L'enquête réalisée par IDEWE auprès du personnel de la SNCB révèle un profond malaise: 43 % des agents déclarent être épuisés par leur travail. La plupart est en risque de burn-out. La moitié pense que les conditions de travail vont encore se détériorer. L'enquête pointe un management déconnecté, un manque d'empathie et une pression constante. Dans certaines entités, 16 % des agents ont subi du harcèlement sexuel. Vous devez réagir. Les syndicats ont fait des propositions pour améliorer les conditions de travail.

Hebt u kennisgenomen van deze enquête? Wat gaat u doen om de aanbevelingen van de vakbonden in de praktijk om te zetten? Hebt u de vakbonden geraadpleegd? Welke toezeggingen hebt u gedaan?

Avez-vous pris connaissance de cette enquête? Qu'allez-vous faire pour appliquer les recommandations syndicales? Avez-vous consulté les syndicats? Quels engagements avez-vous pris?

03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Uit een enquête van de twee belangrijkste spoorwegvakbonden onder 376 Securailagenten blijkt dat de arbeidsomstandigheden en de bedrijfscultuur zorgwekkend zijn. Toxisch management, autoritaire communicatie en een angstcultuur, dat zijn de problemen waarop gewezen wordt. De malaise bij de agenten is groot. Bovendien zijn er problemen met het beheer van de planningen, met dienstregelingen die laattijdig meegedeeld worden, waardoor het evenwicht tussen werk en privéleven ernstig in het gedrang komt.

03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés): Une enquête menée par les deux principaux syndicats ferroviaires auprès de 376 agents de Securail révèle des conditions de travail et un climat organisationnel préoccupants. Management toxique, communication autoritaire, culture de la peur, tels sont les problèmes pointés. Le mal-être des agents est profond. À cela s'ajoutent des dysfonctionnements dans la gestion des plannings, avec des horaires communiqués tardivement et qui compromettent fortement l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

De NMBS zegt dat ze deze situatie wil aanpakken. Kunt u de aard van die initiatieven toelichten? Is de NMBS van plan om een intern onderzoek bij Securail uit te voeren om de vermelde feiten te verifiëren? Zal ze dit onderzoek toevertrouwen aan een onafhankelijk orgaan? Tot slot, wordt er bij de NMBS of Securail werk gemaakt van psychologische begeleiding of ondersteuningsmaatregelen voor de betrokken personeelsleden?

La SNCB dit vouloir remédier à cette situation. Pourriez-vous préciser la nature de ces initiatives? Prévoit-elle de mener une enquête interne au sein de Securail pour vérifier les faits signalés? Confiera-t-elle cette enquête à un organe indépendant? Enfin, un accompagnement psychologique ou des dispositifs de soutien pour les agents concernés sont-ils mis en place à la SNCB ou chez Securail?

03.04 Dimitri Legasse (PS): Volgens een enquête die de vakbonden ACOD Spoor en ACV-Transcom onder de veiligheidsagenten hielden, geeft 80 % van hen aan ontevreden te zijn over de communicatie met het management. Uw visie voor een 'Securail 2.0' lijkt dan ook eerder een 'Securail 0.0' te zijn.

03.04 Dimitri Legasse (PS): Selon une enquête menée par la CGSP et par la CSC Transcom auprès des agents de sécurité, 80 % d'entre eux se disent insatisfaits de la communication avec le management. Visiblement, votre vision d'un "Securail 2.0" ressemble plutôt à un "Securail 0 pointé".

Een goed personeelsbeleid is van essentieel belang in elke organisatie, maar zeker in een overheidsbedrijf waar de medewerkers instaan voor de veiligheid van de reizigers en het personeel van de NMBS.

La gestion des ressources humaines est essentielle dans toute organisation, encore plus lorsqu'il s'agit d'une entreprise publique dont les agents doivent œuvrer à la sécurité des voyageurs et du personnel de la SNCB.

Is het normaal dat een management wacht op de resultaten van een door de vakbonden uitgevoerde enquête alvorens er zich bewust van te worden dat de situatie ronduit schrijnend is? Uiteraard niet! Hier is sprake van wanbeheer, onduidelijke planningen, een gebrek aan duidelijkheid over verlofaanvragen, afgeschafte premies en nog meer ontsparingen.

Est-il normal qu'un management attende le résultat d'une enquête menée par les syndicats pour se rendre compte que la situation est déplorable? Non, bien sûr! Il s'agit d'une mauvaise gestion, de plannings flous, d'un manque de clarté concernant les congés, de la suppression de primes et d'autres dérives encore.

Zult u de directie van Securail en de vakbonden ontmoeten om klaarheid te scheppen over deze wantoestanden? Naast de vakbondsenquête blijkt ook uit het onafhankelijke onderzoek van IDEWE dat er een verziekt sociaal klimaat heerst, met toenemende spanningen. De medewerkers klagen over een drukkende werksfeer en een vrijwel onbestaande dialoog met hun hiërarchische lijn. Hoe

Rencontrerez-vous la direction de Securail et les syndicats afin de faire la lumière sur ces dysfonctionnements? En plus de l'enquête menée à Securail, celle d'IDEWE – indépendante – révèle un climat social déplorable et des tensions croissantes. Les agents dénoncent une ambiance de travail pesante et un dialogue quasi inexistant avec leur hiérarchie. Comment améliorerons-nous le rail belge

kunnen we het Belgische spoor verbeteren als de werknemers het niet meer zien zitten? De NMBS is weliswaar een autonoom overheidsbedrijf, maar dat geeft de minister geen vrijbrief om er niet naar om te kijken. U pakt dit best nu aan – bij voorkeur samen met de vakbonden – in plaats van de kwestie maandenlang voor u uit te schuiven.

03.05 Niels Tas (Vooruit): De problemen bij Securail zijn pijnlijk, zeker daar deze mensen elke dag instaan voor onze veiligheid. Zij verdienen respect en vertrouwen maar krijgen vandaag het tegenovergestelde. Dat herstructureringen worden aangekondigd zonder enige vorm van overleg, is geen goede manier van werken en vergroot het wantrouwen tussen het management en de werknemers.

Volstaan de afspraken die tot nog toe zijn gemaakt, om de problemen aan te pakken? Hoe ziet u de rol van de NMBS en van uzelf in de opvolging en de bijsturing van de knelpunten? Zult u erop toezien dat hervormingen niet zonder overleg worden doorgevoerd? Heeft de situatie gevolgen voor de verantwoordelijken bij Securail?

03.06 Irina De Knop (Open Vld): Dat ruim 70 % van de medewerkers zegt niet vrijuit te kunnen spreken, is zorgwekkend.

Wat is uw reactie op de resultaten van de enquête? Welke stappen zullen worden ondernomen? Hoe wordt de betrokkenheid van IDEWE bij het vervolgtraject gewaarborgd?

03.07 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Ik wil nogmaals mijn waardering uitspreken voor het essentiële werk dat de Securailagenten verrichten. Hun inzet moet erkend worden en er moet met gepaste ernst en eerbied naar hun bezorgdheden worden geluisterd.

(*Nederlands*) De fabrikant van de kogel-, steek- en snijwerende vesten biedt een garantieperiode van 10 jaar op de beschermingsplaten. Het overschrijden van de garantietermijn betekent niet dat de bescherming onmiddellijk afneemt. De garantieperiode voor de huidige Securailvesten loopt tot 2027. Er is geen sprake van 'vervallen vesten' of een verminderde veiligheid voor het personeel. In de zomer van 2024 werd de garantiedatum van elk vest gecontroleerd. Elke agent beschikte over een vest met geldige garantie, op enkele gevallen na. Zo had een agent zelf oude platen van een vorige leverancier in een nieuw vest geplaatst. Die uitzonderingen werden meteen aangepakt en de procedure voor de uniformen en beschermingsmiddelen werd aangepast.

avec des travailleurs qui n'en peuvent plus? Certes, la SNCB est une entreprise publique autonome, mais cela ne dispense pas le ministre de s'en préoccuper – de préférence avec les syndicats – sans attendre des mois pour reporter à une date ultérieure.

03.05 Niels Tas (Vooruit): Les problèmes chez Securail sont détestables, d'autant plus que ces personnes veillent chaque jour à notre sécurité. Elles méritent du respect et de la confiance, mais aujourd'hui, l'attitude à leur égard est exactement le contraire. Le fait que des restructurations soient annoncées sans aucune forme de concertation n'est pas une bonne méthode de travail et accentue la méfiance entre la direction et les travailleurs.

Les accords conclus jusqu'à présent sont-ils suffisants pour résoudre les problèmes? Comment voyez-vous votre rôle et celui de la SNCB dans le suivi et la rectification des problèmes évoqués? Veillerez-vous à ce que les réformes ne soient pas menées sans concertation? La situation a-t-elle des conséquences pour les responsables chez Securail?

03.06 Irina De Knop (Open Vld): Le fait que plus de 70 % des collaborateurs déclarent ne pas pouvoir s'exprimer librement est inquiétant.

Quelle est votre réaction aux résultats du sondage? Quelles démarches seront-elles entreprises? Comment l'implication d'IDEWE dans le processus de suivi sera-t-elle assurée?

03.07 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): Je souhaite à nouveau exprimer ma considération pour le travail essentiel accompli par les agents de Securail. Leur engagement mérite d'être reconnu et leurs préoccupations doivent être entendues avec sérieux et respect.

(*En néerlandais*) Le fabricant de gilets pare-balles, anticouteaux et anticoupures offre une garantie de 10 ans sur les plaques de protection. Après dix ans, la protection ne diminue pas d'emblée. La période de garantie des gilets Securail actuels court jusqu'en 2027. Ces gilets ne sont pas "périmés" ou le personnel n'est pas moins bien protégé. La date de garantie de chaque gilet a été vérifiée à l'été 2024. Chaque agent possédait un gilet sous garantie, à quelques exceptions près. Un agent avait par exemple inséré lui-même d'anciennes plaques d'un précédent fournisseur dans un nouveau gilet. Des mesures immédiates ont été prises pour gérer ces cas et la procédure relative aux uniformes et aux équipements de protection a été adaptée.

De garantieperiode van de vesten kan in 2027 met twee jaar worden verlengd. In het najaar van 2025 zullen ballistische tests uitwijzen of het gebruik van de vesten ook na 2026 conform de standaard van de betrokken firma is. Dan wordt beslist om de garantie te verlengen of om nieuwe platen aan te schaffen.

Securail beschikt vandaag over collectieve zaklampen, die de agenten bij het begin van hun shift in hun eigen lampenhouder kunnen plaatsen. Begin 2025 werd een inventaris opgemaakt en werden ontbrekende lampen aangevuld.

Begin dit jaar heeft de NMBS een nieuwe enquête laten uitvoeren door IDEWE om de welzijnsproblemen te identificeren.

(Frans) Alle departementen van de NMBS werden gemobiliseerd om een actieplan uit te werken dat gebaseerd is op vier pijlers: een open bedrijfscultuur, inclusieve werkplekken, een betere samenwerking tussen de departementen en meer opleidingsmogelijkheden. Het directiecomité zal in overleg met de sociale partners instaan voor de follow-up.

Gelet op de door de agenten van Securail uitgedrukte bezorgdheden hebben de vakbonden een enquête uitgevoerd met betrekking tot vijf thema's: de combinatie werk/privéleven, Securail 2.0, de reorganisatie van 2021-2022, het beheer van incidenten en de communicatie, de managementcultuur, alsook de beschermingsuitrusting.

(Nederlands) Op 2 juni 2025 werden de resultaten van de enquête besproken met het management van de NMBS.

(Frans) De vaststellingen zijn zorgwekkend: verslechterd werkklimaat, moeilijke communicatie met de leidinggevenden, werkroosters die de combinatie van werk en privéleven erg bemoeilijken en het gevoel niet gesteund of gehoord te worden.

(Nederlands) Het management gaat aan de slag met de resultaten en zal ze vergelijken met de resultaten van de welzijnsenquête die de NMBS zelf liet uitvoeren. Er werd afgesproken om nog voor de vakantie een eerste vervolgoverleg te organiseren om de maatregelen met betrekking tot de belangrijkste thema's te bespreken.

(Frans) Er wordt momenteel gewerkt aan oplossingen voor de problemen waarmee de

La période de garantie des gilets pourra être prolongée de deux ans en 2027. Des tests balistiques seront effectués à l'automne 2025, afin de montrer si l'utilisation des gilets au-delà de 2026 restera conforme aux normes définies par l'entreprise concernée. Il sera alors décidé de prolonger la garantie ou d'acheter de nouvelles plaques.

Securail possède des lampes de poche collectives, que ses agents peuvent placer dans leur propre porte-lampe au début de leur service. Un inventaire a été dressé début 2025 et le matériel a été complété là où il manquait des lampes.

La SNCB a commandé une nouvelle enquête à IDEWE au début de cette année, afin d'identifier les problèmes en matière de bien-être.

(En français) Tous les départements de la SNCB ont été mobilisés pour élaborer un plan d'action basé sur quatre axes: une culture d'entreprise ouverte, des lieux de travail inclusifs, une meilleure collaboration inter-départements et plus d'opportunités de formation. Le comité de direction, en concertation avec les partenaires sociaux, assurera le suivi.

Par ailleurs, face aux préoccupations exprimées par des agents de Securail, les syndicats ont mené une enquête sur cinq thèmes: équilibre vie professionnelle/vie privée, Securail 2.0, la réorganisation de 2021-2022, la gestion des incidents et la communication, la culture managériale, ainsi que les équipements de protection.

(En néerlandais) Le 2 juin 2025, les résultats de l'enquête ont été discutés avec la direction de la SNCB.

(En français) Les constats sont préoccupants: climat de travail dégradé, difficultés de communication avec la hiérarchie, plannings affectant l'équilibre vie professionnelle/vie privée et sentiment d'un manque de soutien et d'écoute.

(En néerlandais) La direction analysera les résultats et les comparera avec les résultats de l'enquête sur le bien-être commandée par la SNCB elle-même. Il a été convenu d'encore organiser une première réunion de suivi avant les vacances pour discuter des mesures liées aux thèmes principaux.

(En français) Un travail est en cours pour résoudre les problèmes rencontrés par les agents de Securail.

agenten van Securail geconfronteerd worden. De directie zal zich baseren op de conclusies van de enquêtes, aangevuld met haar eigen analyses, teneinde concrete verbeteringen voor te stellen.

Ik onderhoud nauwe contacten met de HR-directie van de NMBS. Die directie en de vakbonden hebben me bevestigd dat er regelmatig vergaderingen plaatsvinden en dat de eerste gesprekken constructief zijn verlopen. Ik zal erop toezien dat die gesprekken uitmonden in concrete en duurzame maatregelen ten voordele van het personeel.

(Nederlands) Het belang van het welzijn van de werknemers staat niet ter discussie. Als de dialoog vastloopt, zal ik ingrijpen. De NMBS moet haar verantwoordelijkheid als werkgever ten volle opnemen.

03.08 Frank Troosters (VB): Uw uitleg over de steekwerende vesten verbaast me. Volgens het personeel zijn er wel degelijk problemen.

We horen al lang noodkreten van het Securailpersoneel. De criminaliteit op het spoor neemt toe. Toch zijn er tot dusver geen doorgedreven acties geweest en werd het beleid niet hervormd op een door het personeel gedragen manier. Hopelijk is deze enquête wel een aanzet om daar werk van te maken.

03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er zal intern overleg gepleegd worden bij de NMBS: houd dat in de gaten. In het verleden werden bepaalde beloftes aan het spoorwegpersoneel verbroken. Het personeel werd enigszins in de steek gelaten. Dat blijkt ook uit het externe onderzoek van IDEWE. Er worden resultaten verwacht. U moet erop toezien dat de NMBS het niet bij een communicatieoffensief houdt.

03.10 Aurore Tourneur (Les Engagés): Bedankt. Het is belangrijk om te zorgen voor hen die zorgen voor anderen.

03.11 Dimitri Legasse (PS): De NMBS gaat dus een actieplan uitwerken om het welzijn van het personeel te verbeteren en daarbij zal er bijzondere aandacht besteed worden aan Securail. Dat is geweldig! Ik hoop dat u ervoor zult zorgen dat er deze keer concrete maatregelen worden genomen.

Er is een discrepantie tussen het zware werk van het spoorwegpersoneel en de besparingen die van hen gevraagd worden. Het kan niet zo zijn dat het personeel opdraait voor de besparingen. Dat blijkt

La direction s'appuiera sur les conclusions des enquêtes, complétées par ses propres analyses, afin de proposer des améliorations concrètes.

Je suis en contact étroit avec la direction des ressources humaines de la SNCB. Celle-ci, ainsi que les syndicats, m'ont confirmé que des réunions régulières ont lieu et que les premiers échanges sont constructifs. Je veillerai à ce que ces discussions aboutissent à des mesures concrètes et durables pour le personnel.

(En néerlandais) L'importance du bien-être des travailleurs n'est pas en cause. Si le dialogue s'enlise, j'interviendrai. La SNCB doit assumer pleinement sa responsabilité d'employeur.

03.08 Frank Troosters (VB): Votre explication sur les gilets pare-lames me surprend. D'après le personnel, des problèmes se posent incontestablement.

Nous entendons depuis longtemps les cris de détresse que pousse le personnel de Securail. La criminalité sur le rail est en augmentation. Pourtant, jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'actions volontaristes et la politique n'a pas été réformée d'une manière qui soit soutenue par le personnel. Espérons que ce sondage constituera l'amorce d'une réforme sur ces deux points.

03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Il y aura des concertations internes à la SNCB: gardez un œil sur celles-ci. Par le passé, les promesses faites aux cheminots n'ont pas été tenues. Ils ont été un peu négligés. Cela se sent dans l'enquête externe d'IDEWE. Ils attendent des résultats. Veillez à ce que la SNCB fasse autre chose qu'une pure opération de communication.

03.10 Aurore Tourneur (Les Engagés): Merci. Il est important de prendre soin de ceux qui prennent soin des autres.

03.11 Dimitri Legasse (PS): La SNCB va donc déployer un plan d'action pour améliorer le bien-être du personnel avec une attention particulière pour Securail. Parfait! J'espère que vous vous assurerez que, cette fois, des mesures concrètes seront prises.

Il y a un hiatus entre la dureté du travail assumé par les cheminots et les économies qu'on leur demande de faire. Ce n'est pas au personnel de prendre en charge et de supporter les économies. La

hier ook nog maar eens uit.

We rekenen erop dat u voortdurend in dialoog blijft met het personeel en hun vertegenwoordigers.

03.12 Niels Tas (Vooruit): Het is toch vreemd dat er een enquête nodig was vooraleer de NMBS en Securail inzagen dat er problemen zijn. Het management draagt een grote verantwoordelijkheid. Ik hoop dat u hen daarop aanspreekt. Er moet ook werk worden gemaakt van structureel overleg met de werknemersorganisaties over wat er allemaal misloopt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De werken op de start- en landingsbanen van Brussels Airport in de zomer van 2025" (56005436C)

04.01 François De Smet (DéFI): Tijdens de zomer neemt de geluidsoverlast van de luchthaven toe door de wind, het drukke verkeer, de routekeuze en de werken op de start- en landingsbanen. Naar verluidt licht Brussels Airport de ombudsdienst niet volledig in over die werken, terwijl artikel 36 van de vergunning de luchthaven verplicht alle relevante gegevens te verstrekken, ook die over de huidige werken.

De ombudsman moet echter over die informatie beschikken om correct te kunnen reageren op de klachten van de omwonenden, met name wat het gebruik van de start- en landingsbanen betreft. Dat is immers van grote invloed op de geluidsoverlast. Bent u op de hoogte van deze situatie? Zult u tegen de operator optreden indien die zich niet aan deze verplichting houdt?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke (*Frans*): Ik ben wel degelijk op de hoogte van de situatie. Brussels Airport Company (BAC) ontkent dat ze de informatie over de werken tijdens deze zomer niet aan de ombudsdienst bezorgd heeft. Ze erkent het belang van deze dienst voor de behandeling van klachten over geluidsoverlast en stelt dat ze alle vragen systematisch beantwoordt.

Een eerste advies over de renovatiewerken aan baan 07R/25L werd op 18 februari 2025 op de website batc.be, die samen met skeyes beheerd wordt, gepubliceerd. Op 26 mei heeft BAC per e-mail aan de ombudsman geantwoord dat die binnenkort op de hoogte gebracht zou worden van de publicaties op de website. Deze adviezen worden

démonstration est encore faite ici.

Nous comptons sur vous pour avoir un dialogue constant avec le personnel et ses représentants.

03.12 Niels Tas (Vooruit): Il est tout de même étrange qu'il ait fallu une enquête pour que la SNCB et Securail se rendent compte de l'existence de problèmes. La direction porte une grande responsabilité. J'espère que vous aborderez ce sujet avec elle. Il faut également instaurer une concertation structurelle avec les organisations de travailleurs sur tous les dysfonctionnements qui sont observés.

L'incident est clos.

04 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les travaux entrepris au cours de l'été 2025 sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National" (56005436C)

04.01 François De Smet (DéFI): Durant l'été, les nuisances sonores liées à l'aéroport augmentent en raison du vent, du trafic accru, des choix de routes et des travaux sur les pistes. Il semble que Brussels Airport fournisse des informations incomplètes au service de médiation concernant ces travaux, alors que l'article 36 de sa licence l'oblige à transmettre toutes les données pertinentes, y compris celles liées aux travaux.

Or, la connaissance de ces travaux est essentielle pour que le médiateur puisse répondre correctement aux plaintes des riverains, notamment sur l'utilisation des pistes, qui influence fortement les nuisances. Êtes-vous informé de cette situation? Et comptez-vous agir envers l'opérateur si cette obligation n'est pas respectée?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre (*en français*): J'ai bien pris connaissance de la situation. Brussels Airport Company (BAC) conteste ne pas avoir transmis les informations sur les travaux de l'été 2025 au service de médiation. Elle reconnaît l'importance de ce service pour traiter les plaintes liées aux nuisances sonores et affirme répondre systématiquement aux demandes.

Un premier avis sur les travaux de rénovation de la piste 07R/25L a été publié le 18 février 2025 sur le site batc.be, cogéré avec skeyes. Le 26 mai, BAC a répondu par mail au médiateur, l'informant qu'il serait bientôt averti de la parution sur le site. Ces avis sont élaborés conjointement par BAC, pour les travaux, et skeyes, pour la gestion du trafic. Le projet

samen opgesteld door BAC, voor de werken, en skeyes, voor het beheer van het luchtverkeer. Het ontwerp was op het ogenblik van de mailuitwisseling op 26 mei nog niet goedgekeurd, maar de publicatie vond plaats op 12 juni 2025, waarna de ombudsman er onmiddellijk van op de hoogte gebracht werd.

De werken gaan op 12 juli 2025 van start.

Afgaande op deze informatie voldoet de luchthavenexploitant aan de bepalingen van het koninklijk besluit met betrekking tot zijn exploitatievergunning en aan artikel 36, dat betrekking heeft op de samenwerking met de ombudsdienst van de luchthaven.

04.03 François De Smet (DéFI): Dank u voor dit antwoord, dat de betrokkenen zal kunnen geruststellen in verband met de verspreiding en de beschikbaarheid van die informatie.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De absurde situatie op de trein tussen Hasselt en Mol" (56005460C)

05.01 Frank Troosters (VB): De NMBS halveert de treinen tussen Hasselt en Mol van vier naar twee wagons. Ook de treinbegeleiders staan niet achter de druktegraad. Een treinbegeleider riep de reizigers zelfs op om daarover een mail te sturen naar de klantendienst van de NMBS.

Denkt u dat boordevolle treinen mensen zullen stimuleren om de trein te nemen? Blijft de beslissing over de lijn Hasselt-Mol gelden tot en met december 2025? Wanneer wordt dit geëvalueerd? Wat was de gemiddelde bezettingsgraad van de trein Hasselt-Mol de laatste twee jaar? Hoe meet de NMBS de drukte?

05.02 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb op 2 juni een gelijkaardige vraag ingediend, maar die werd niet geagendeerd. Ik betreur dat.

De **voorzitter:** Ik kan dit laten uitzoeken door de Kamerdiensten en vraag hun u te contacteren.

05.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS moet haar materieel zo efficiënt mogelijk inzetten. Niet alle treinen op de lijn Hasselt-Mol zijn ingekort, het gaat maar om een deel ervan. Als de

n'était pas encore validé au moment de l'échange du 26 mai, mais la publication a eu lieu le 12 juin 2025, avec information immédiate du médiateur.

Les travaux débuteront le 12 juillet 2025.

Vu ces informations, l'exploitant aéroportuaire se conforme aux dispositions de l'arrêté royal relatif à sa licence d'exploitation et à l'article 36, qui concerne la collaboration avec le service de médiation de l'aéroport.

04.03 François De Smet (DéFI): Merci de cette réponse qui permettra de rassurer les interlocuteurs quant à la diffusion et à la mise à disposition de ces informations.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation absurde du train entre Hasselt et Mol" (56005460C)

05.01 Frank Troosters (VB): La SNCB divise en deux les trains entre Hasselt et Mol, qui passent de quatre à deux wagons. Les accompagnateurs de train ne défendent pas non plus le taux d'occupation créé ainsi. Un accompagnateur de train a même invité les voyageurs à envoyer un courrier électronique au service clientèle de la SNCB à ce sujet.

Pensez-vous que des trains bondés inciteront les gens à prendre le train? La décision concernant la ligne Hasselt-Mol restera-t-elle valable jusqu'en décembre 2025? Quand cette décision sera-t-elle évaluée? Quel a été le taux d'occupation moyen du train Hasselt-Mol au cours des deux dernières années? Comment la SNCB mesure-t-elle l'affluence?

05.02 Wouter Raskin (N-VA): J'ai posé une question similaire le 2 juin, mais elle n'a pas été mise à l'ordre du jour. Je le regrette.

Le **président:** Je peux demander aux services de la Chambre de se pencher sur cette question et de vous contacter.

05.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB doit utiliser son matériel roulant de la manière la plus efficace possible. Tous les trains sur la ligne Hasselt-Mol ne sont pas "à composition

bezettingsgraad echter te hoog wordt, gaat de NMBS op zoek naar oplossingen. De evaluatie vindt plaats deze zomer.

05.04 Frank Troosters (VB): Het is wat het is. Ik blijf hoopvol in het belang van de treinreizigers.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (56005491C)

06.01 Frank Troosters (VB): *In Antwerpen staan grondige renovatiewerken aan het premetronet op Linkeroever en Rechteroever gepland.*

Is hierover inmiddels overlegd tussen de NMBS en het stadsbestuur van Antwerpen? Zo ja, wat is er besproken en met welk resultaat? Zo nee, waarom niet? Welke acties zullen alsnog worden ondernomen?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Gezien de geplande werken aan de premetrotunnel onder de Schelde zullen vanaf mei 2026 zes maanden lang geen trams rijden tussen Linkeroever en Rechteroever. De verschillende bestuursniveaus hebben samen maatregelen genomen om de mobiliteit te waarborgen. Zo wordt de treinhalte aan Antwerpen-Linkeroever tijdelijk heropend als alternatief voor tramlijn 3. Voor deze tijdelijke halte zullen de NMBS en Infrabel de vergunningsaanvragen indienen, om dan de werken te starten in januari 2026.

Op weekdays zullen in beide richtingen twee treinen per uur stoppen op Antwerpen-Linkeroever, een S34-trein en een IC-trein van De Panne via Gent naar Antwerpen. In het weekend is dat één S34-trein per uur. Op weekdays in de zomervakantie van 2026 zal er één IC-trein per uur halt houden. Daarnaast wordt ook de capaciteit van de S34-trein verhoogd tijdens de ochtend- en avondspits. Deze trein zal 560 zitplaatsen tellen, wat een verdubbeling betekent, en bedient onder meer Melsele, Zwijndrecht en Antwerpen-Zuid. Hij volgt vanaf Melsele vrijwel het volledige traject van tramlijn 3. Ook de dienstregeling wordt versterkt. Op weekdays zal er een halfuurfrequentie zijn van 06.00 tot 23.00 uur voor de S24-verbindingen, met daarbij een halte in Antwerpen-Linkeroever. Voor de IC-verbindingen zal de amplitude tijdens de zomervakantie uitgebreid worden tot na 22.00 uur.

limitée", mais seulement une partie de ces trains. Cependant, la SNCB cherchera des solutions si le taux d'occupation devenait trop élevé. Une évaluation est prévue cet été.

05.04 Frank Troosters (VB): La situation est ce qu'elle est. Je continue à espérer que la SNCB revienne sur sa décision, dans l'intérêt des usagers du rail.

L'incident est clos.

06 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (56005491C)

06.01 Frank Troosters (VB): *Des travaux de rénovation d'envergure sont prévus sur le réseau du prémetro d'Anvers, des deux côtés de l'Escaut.*

Une concertation a-t-elle eu lieu avec la SNCB et l'administration communale d'Anvers à ce sujet? Dans l'affirmative, quels sujets y ont-ils été abordés et avec quels résultats? Dans la négative, pourquoi? Quelles mesures seront-elles encore prises?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): À partir de mai 2026, en raison des travaux prévus dans le tunnel du prémetro sous l'Escaut, aucun tram ne reliera les deux rives durant six mois. Les différents niveaux de pouvoir ont pris conjointement des mesures pour préserver la mobilité. Ainsi, le point d'arrêt ferroviaire d'Anvers-Linkeroever sera temporairement rouvert pour offrir une solution de substitution à la ligne de tram 3. La SNCB et Infrabel déposeront des demandes de permis pour ce point d'arrêt temporaire, afin d'entamer les travaux en janvier 2026.

En semaine et dans chaque direction, Anvers-Linkeroever sera desservi par deux trains par heure, à savoir un train S34 et un train IC reliant La Panne à Anvers via Gand. Le week-end, le point d'arrêt sera uniquement desservi par un train S34 par heure. En semaine durant les vacances d'été de 2026, un train IC desservira chaque heure Anvers-Linkeroever. La capacité du train S34 sera également renforcée durant les heures de pointe du matin et du soir. Ce train offrira 560 places assises, soit le double, et desservira notamment Melsele, Zwijndrecht et Anvers-Sud. À partir de Melsele, il empruntera pratiquement le trajet complet de la ligne de tram 3. L'horaire sera aussi renforcé. En semaine, la fréquence sera d'un train toutes les demi-heures de 6 heures à 23 heures pour la liaison S34, qui desservira Anvers-Linkeroever. Durant les vacances d'été, l'amplitude des

Deze maatregelen kaderen in een breder geheel van mobiliteitsoplossingen, zoals de inzet van extra veerboten, pendelbussen, het maximaal beschikbaar houden van de Sint-Annatunnel en een performante informatievoorziening.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wachtrijen op de luchthaven" (56005605C)

07.01 Britt Huybrechts (VB): *Na het verlengde Hemelvaartweekend stonden reizigers tot 80 minuten aan te schuiven aan de paspoortcontrole op Brussels Airport.*

Welke maatregelen kunnen luchthavens nemen om dit in de toekomst te vermijden? Hoe kan men zich beter voorbereiden op personeelstekorten? Is extra personeel tijdens piekmomenten haalbaar? Hoe pakken andere Europese luchthavens dit aan?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Grenscontroles vallen onder de bevoegdheid van Binnenlandse Zaken. Minister Quintin heeft op 16 juni 2025 een zomerplan aangekondigd om de wachttijden op Brussels Airport te verkorten.

Brussels Airport investeert ook in infrastructuur. Vanaf 10 juli 2025 worden controleboxen vernieuwd en uitgebreid en komen er extra e-gates bij. E-gates zorgen voor een snellere afhandeling. EU-reizigers en houders van een Belgische eID-kaart kunnen er al gebruik van maken bij vertrek en aankomst. Passagiers uit het VK, de VS en Canada voorlopig enkel bij vertrek. Ik stel voor om reizigers uit veilige derde landen zoveel mogelijk toegang te geven tot de e-gates, zoals elders in Europa. Mijn diensten zullen nagaan of dit ook in België haalbaar en wenselijk is.

07.03 Britt Huybrechts (VB): Ik ben blij dat u bijkomende maatregelen onderzoekt en daarbij ook naar andere Europese luchthavens kijkt. Ik heb intussen een extra vraag ingediend over het gebruik van *fast lanes*. Die zouden tijdens piekmomenten toegankelijk moeten zijn voor alle reizigers.

liaisons IC sera étendue jusqu'après 22 heures.

Ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'un ensemble plus large de solutions en matière de mobilité, comme le déploiement de ferrys supplémentaires et de navettes de bus, le maintien de la capacité maximale du tunnel Sainte-Anne et une communication d'informations performante.

L'incident est clos.

07 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les files d'attente à l'aéroport" (56005605C)

07.01 Britt Huybrechts (VB): *Après le long week-end de l'Ascension, les voyageurs ont dû faire jusqu'à 80 minutes de file au contrôle des passeports à l'aéroport de Zaventem.*

Quelles mesures les aéroports peuvent-ils prendre pour éviter de telles situations à l'avenir? Comment mieux anticiper les pénuries de personnel? Est-il réaliste de renforcer les effectifs aux moments de pointe? Comment les autres aéroports européens gèrent-ils cette situation?

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les contrôles aux frontières relèvent de la compétence du ministre de l'Intérieur. Le 16 juin 2025, le ministre Quintin a annoncé un plan d'été visant à réduire les temps d'attente à Brussels Airport.

Brussels Airport investit également dans ses infrastructures. À partir du 10 juillet 2025, les postes de contrôle seront rénovés et étendus, et des e-gates supplémentaires seront installés. Ces e-gates permettent un traitement plus rapide. Les voyageurs européens et les détenteurs d'une carte d'identité électronique belge peuvent déjà les utiliser à l'arrivée et au départ. Les passagers en provenance du Royaume-Uni, des États-Unis et du Canada peuvent pour l'instant seulement y recourir au départ. Je propose d'accorder un accès aussi large que possible aux e-gates pour les voyageurs issus de pays tiers sûrs, comme cela se fait ailleurs en Europe. Mes services vérifieront si cette mesure est réalisable et souhaitable en Belgique.

07.03 Britt Huybrechts (VB): Je me réjouis que vous envisagiez des mesures supplémentaires, en vous inspirant de ce qui se fait dans d'autres aéroports européens. Entre-temps, j'ai déposé une nouvelle question sur l'utilisation des *fast lanes*. Celles-ci devraient être accessibles à tous les voyageurs pendant des moments d'affluence.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het gebruik van plaatsen in eerste klasse bij de NMBS" (56005529C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): De Nederlandse spoorwegen hebben het aantal plaatsen in eerste klasse verminderd. Zo willen ze meer zitplaatsen creëren tijdens de spitsuren.

NMBS-reizigers met een tweedeklasticket moeten soms rechtstaan in een overvolle trein, terwijl er nog eersteklasseplaatsen zijn. Wat is de officiële richtlijn voor treinbegeleiders om reizigers uitzonderlijk in eerste klasse toe te laten? Is die procedure voldoende duidelijk? Wilt u onderzoeken of het aandeel eersteklasseplaatsen kan worden verminderd op overbezette treinverbindingen of drukke tijdstippen?

Plant u initiatieven om de zitcapaciteit, met overbezetting in tweede klasse en onderbenutting in eerste klasse, efficiënter te organiseren?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS focust sterk op veiligheid, stiptheid en communicatie, zodat hun producten en diensten voldoen aan de verwachtingen van de treinreizigers.

De NMBS rekent op de opbrengsten van de eerste klasse, goed voor 5 % van haar inkomsten.

Het totale aantal zitplaatsen in de eerste klasse kan niet precies worden berekend, omdat het aantal plaatsen varieert per type trein.

Er bestaat een duidelijke vraag bij de klanten voor het behoud van de eerste en tweede klasse. Met het comfort in de eerste klasse wil de NMBS ook extra reizigers aantrekken, zoals de grote groep automobilisten.

Een inperking van de eerste klasse zou dus ingaan tegen de vraag en leiden tot inkomstenverlies. Daarbovenop vergt een structurele ombouw van het eersteklasmaterieel investeringen.

L'incident est clos.

08 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'utilisation des places de première classe à la SNCB" (56005529C)

08.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): La société néerlandaise des chemins de fer a réduit le nombre de places en première classe. Elle souhaite ainsi créer davantage de places assises pendant les heures de pointe.

Les voyageurs de la SNCB munis d'un billet de deuxième classe doivent parfois rester debout dans un train bondé, alors qu'il reste des places en première classe. Quelle est la directive officielle à l'intention des accompagnateurs de train lorsqu'il s'agit d'autoriser exceptionnellement des voyageurs à s'installer en première classe? Cette procédure est-elle suffisamment claire? Avez-vous l'intention d'examiner la possibilité de réduire la part des places de première classe sur les liaisons saturées ou aux heures de forte affluence?

Envisagez-vous de prendre des initiatives afin d'organiser plus efficacement la capacité en termes de places assises, en tenant compte de la suroccupation en deuxième classe et de la sous-utilisation en première classe?

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB met fortement l'accent sur la sécurité, la ponctualité et la communication, afin que ses produits et ses services répondent aux attentes des voyageurs.

La SNCB compte sur les revenus de la première classe, qui représentent 5 % de son chiffre d'affaires.

Le nombre total de places en première classe ne peut pas être calculé avec précision, car ce nombre varie en fonction du type de train.

Il existe une demande claire de la part des usagers pour le maintien des première et seconde classes. Grâce au confort de la première classe, la SNCB souhaite également attirer de nouveaux voyageurs, notamment parmi le vaste groupe-cible des automobilistes.

Une réduction du nombre de places en première classe irait donc à l'encontre de cette demande et entraînerait une perte de recettes. En outre, une transformation structurelle du matériel de première classe nécessiterait des investissements supplémentaires.

De treinbegeleiders nemen de beslissing om de eerste klasse open te stellen voor reizigers met een tweedeklasbiljet op basis van de bezetting en de haalbaarheid op dat moment. Er zijn geen systematische richtlijnen.

Vaak zijn er vooraan en achteraan in de trein vrije zitplaatsen. Bovendien geeft de NMBS-app informatie over de bezettingsgraad van de trein, zodat er samen met de reizigers wordt gestreefd naar een optimale benutting van de capaciteit.

08.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Er wordt dus niet bekeken hoe we de eersteklaszitplaatsen beter kunnen benutten.

Het zou interessant zijn om een richtlijn op te stellen over het toelaten van reizigers uit tweede klasse in eerste klasse, en daarover te communiceren, zodat de reizigers begrip kunnen opbrengen voor het feit dat zij moeten rechtstaan naast een lege stoel.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De procedure voor de aanleg van extra fietsenstallingen aan het station Nijlen" (56005532C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): In Nijlen heeft de NMBS omgevingsplannen gemaakt zonder voorafgaand overleg met het lokaal bestuur. Daardoor zouden er fietsenstallingen bijkomen, maar parkeerplaatsen verdwijnen. Bovendien heeft de NMBS een beperktere visie dan de gemeente.

Pakt de NMBS dit altijd zo aan, zonder communicatie en samenwerking, ook als er sprake is van vergunningsaanvragen voor infrastructuurwerken aan stations, of wanneer er impact is op parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en mobiliteitspunten? Is in Nijlen de standaardprocedure gevolgd?

09.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het lokaal bestuur wordt standaard bij elk vergunningsplichtig project betrokken. In Nijlen werd het ingediende ontwerp nog besproken met de gemeente in juni 2024.

09.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dit wijst erop dat de dossieroverdracht bij de bestuurswissel slordig

Ce sont les accompagnateurs de train qui prennent la décision d'ouvrir la première classe aux voyageurs munis d'un billet de deuxième classe, en fonction du taux d'occupation et de la faisabilité à ce moment-là. Il n'existe pas de directives systématiques à ce sujet.

Il reste souvent des places libres à l'avant et à l'arrière du train. De plus, l'application de la SNCB fournit des informations sur le taux d'occupation, ce qui permet, ensemble avec les voyageurs, d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

08.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Une optimisation de l'utilisation des places assises en première classe n'est donc pas à l'étude.

Il serait intéressant d'élaborer une directive sur l'autorisation donnée aux voyageurs de seconde classe de voyager en première classe, et de communiquer à ce sujet, afin que les voyageurs puissent comprendre pourquoi ils doivent rester debout à côté d'un siège vide.

L'incident est clos.

09 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La procédure d'aménagement d'emplacements supplémentaires pour vélos à la gare de Nijlen" (56005532C)

09.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): À Nijlen, la SNCB a établi des plans visant à réaménager les abords de la gare sans concertation préalable avec les autorités locales. Ces plans prévoient la création de nouveaux abris pour vélos, mais aussi la suppression de places de parking. En outre, la vision de la SNCB est plus limitée que celle de la commune.

La SNCB agit-elle toujours de cette manière, sans communication ni coopération, même lorsqu'il s'agit de demandes de permis pour des travaux d'infrastructure dans les gares ou lorsque les projets ont une incidence sur les places de parking, les espaces verts ou les points de mobilité? La procédure standard a-t-elle été suivie à Nijlen?

09.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Les autorités locales sont d'office associées à chaque projet soumis à autorisation. À Nijlen, le projet introduit a encore été discuté avec la commune en juin 2024.

09.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Cela témoigne d'un manque de rigueur dans le transfert du dossier

verlopen is. Ik zal de verslagen bestuderen om uit te sluiten dat er sprake is van eenrichtingsverkeer, ook in bovenlokaal belang.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Mathieu Michel aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het digitale rijbewijs" (56005554C)

10.01 Mathieu Michel (MR): Zoals u weet, is digitale transformatie cruciaal om bepaalde demarches te vereenvoudigen en de kosten te drukken. Tijdens de vorige zittingsperiode werd er een uitstekend project ontwikkeld: MyGov.be, een applicatie die toegang biedt tot de gegevens van iemands identiteitskaart, voertuig of rijbewijs. Die digitale portefeuille is in overeenstemming met de Europese eIDAS-normen.

Niettemin blijft de vraag wanneer die documenten een echte wettelijke waarde zullen hebben, ook al kunnen ze technisch gezien bewaard worden in de applicatie. Ons land moet zijn voortrekkersrol op digitaal vlak behouden. Het zou jammer zijn als we tot 2029 zouden moeten wachten om wettelijk erkende documenten in onze smartphone te kunnen bewaren.

10.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De herziene Europese richtlijn over het gedematerialiseerde rijbewijs werd nog niet definitief goedgekeurd. Zodra die richtlijn gepubliceerd wordt, heeft elke lidstaat drie jaar de tijd om ze in nationale wetgeving om te zetten. Vervolgens krijgt de Europese Commissie twaalf maanden de tijd om de technische regels voor het mobiele rijbewijs vast te leggen, en daarna beschikken de lidstaten over 54 maanden om het in te voeren.

De FOD Mobiliteit werkt nu al samen met de FOD BOSA, die instaat voor de Europese digitale portefeuille, waarin ook het mobiele rijbewijs geïntegreerd zal worden. De Europese interoperabiliteit zal vastgelegd worden via een besluit van de Commissie, en de burgers zullen tijdens dat proces geïnformeerd worden.

Waarschijnlijk zult u niet tot 2029 hoeven te wachten, want de huidige termijnen maken een snellere invoering mogelijk.

10.03 Mathieu Michel (MR): Technisch gezien is alles klaar. Uw rijbewijs zit al in uw smartphone. De Europese erkenning ontbreekt nog, maar we hoeven daar niet op te wachten om het digitale rijbewijs al op

lors du changement d'administration. Je vais examiner les rapports et vérifier si la communication n'a pas été effectuée à sens unique, et ce également dans un intérêt supralocal.

L'incident est clos.

10 Question de Mathieu Michel à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le permis de conduire numérique" (56005554C)

10.01 Mathieu Michel (MR): Vous savez que la transformation numérique est essentielle pour simplifier les démarches et réduire les coûts. Un excellent projet a été développé lors de la législature précédente: MyGov.be, une application permettant d'accéder aux informations de sa carte d'identité, de son véhicule ou de son permis de conduire. Ce portefeuille numérique est conforme aux normes européennes eIDAS.

Toutefois, même si ces documents sont techniquement présents dans l'application, quand auront-ils une véritable valeur légale? La Belgique, en tant que précurseur en matière numérique, doit rester en tête. Il serait regrettable qu'on doive attendre jusqu'en 2029 pour que ces documents soient légalement reconnus via smartphone.

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La directive européenne révisée sur le permis de conduire dématérialisé n'a pas encore été adoptée définitivement. Quand cette directive sera publiée, chaque État membre aura trois ans pour la transposer. Ensuite, la Commission européenne disposera de 12 mois pour définir les règles techniques du permis mobile, et les États membres auront 54 mois pour le mettre en œuvre.

Le SPF Mobilité collabore déjà avec le SPF BOSA, chargé du portefeuille numérique européen qui intégrera le permis de conduire mobile. L'interopérabilité européenne sera fixée par une décision de la Commission, et les citoyens seront informés durant ce processus.

Vous n'aurez probablement pas à attendre jusqu'en 2029, car les délais actuels permettent d'envisager une mise en œuvre plus rapide.

10.03 Mathieu Michel (MR): Techniquement, tout est prêt. Votre permis de conduire est déjà inclus dans votre téléphone. Il manque la reconnaissance européenne mais nous avons aujourd'hui le droit de

nationaal niveau te erkennen. Voor de burgers zou dit een grote vereenvoudiging zijn, en voor u als minister van Mobiliteit een pluim die u op de hoed kunt steken. De vorige staatssecretaris voor Digitalisering heeft het werk goed voorbereid.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De dwangsommen betreffende de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (56005606C)

11.01 Britt Huybrechts (VB): Inwoners uit de Noordrandgemeenten hebben al jaren last van de vliegroutes van en naar Brussels Airport. In het verleden heeft de rechter de federale overheid al eens bevolen dwangsommen te betalen aan de getroffen gemeenten. U zegt nu dat de overheid die dwangsommen mogelijk kan terugvorderen op basis van een recente uitspraak van het hof van beroep. De betrokken gemeenten reageren daar kritisch op: het gaat hen niet om het geld, maar om het respect voor mens en milieu. Ik heb hierover al eerder een vraag ingediend, maar die werd nooit beantwoord.

Zult u de dwangsommen terugvorderen? Zo ja, wat doet u met dat geld? Gaat u er een oplossing voor dit dossier mee realiseren? Hebt u al samengezeten met de betrokken burgemeesters en belangengroepen? Wanneer komt er een wettelijk en transparant kader voor de spreiding van de vliegroutes?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke: (Nederlands): Het oorspronkelijke vonnis dat dwangsommen oplegde, werd op 14 april 2025 door het hof van beroep te Brussel herzien. Daardoor zijn de dwangsommen niet langer opeisbaar. Er is echter nog geen beslissing genomen over de terugvordering van de reeds betaalde dwangsommen.

Pas als de termijnen voor een cassatieberoep verstreken zijn, zal er een bedrag worden teruggevorderd. Dat theoretische bedrag heeft nu dus nog geen bestemming.

De oplossing van dit complexe dossier hangt vooral af van een degelijk juridisch en operationeel kader, waarbij de dialoog met de betrokken partijen essentieel is. De regering streeft naar dialoog en naar een evenwichtige oplossing die rekening houdt met technische, juridische en menselijke

ne pas attendre cette reconnaissance pour le reconnaître déjà à l'échelon national. Il s'agirait d'une simplification majeure pour tous les citoyens et d'une belle plume à votre chapeau de ministre de la Mobilité. Le travail a été bien préparé par l'ancien secrétaire d'État à la Numérisation.

L'incident est clos.

11 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les astreintes liées aux routes aériennes de Brussels Airport" (56005606C)

11.01 Britt Huybrechts (VB): Depuis des années déjà, les habitants des communes de la périphérie nord subissent les nuisances liées aux routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport. Par le passé, le tribunal a condamné l'État fédéral à verser des astreintes aux communes concernées. Vous affirmez à présent que l'État pourrait éventuellement récupérer ces astreintes sur la base d'un arrêt récent de la cour d'appel. Les communes concernées réagissent de manière critique: pour elles, il ne s'agit pas d'une question d'argent, mais de respect pour les habitants et l'environnement. J'ai déjà déposé une question à ce sujet, mais n'ai jamais obtenu de réponse.

Allez-vous réclamer le remboursement des astreintes? Dans l'affirmative, que ferez-vous de cet argent? Allez-vous l'utiliser pour mettre en œuvre une solution dans ce dossier? Avez-vous déjà rencontré les bourgmestres et les groupes de pression concernés? Quand un cadre légal transparent sera-t-il mis en place pour la répartition des routes aériennes?

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le jugement initial par lequel les astreintes avaient été imposées a été révisé par la cour d'appel de Bruxelles le 14 avril 2025. De ce fait, les astreintes ne sont plus exigibles. Aucune décision n'a cependant été prise, à ce stade, quant au recouvrement des astreintes déjà versées.

Ce n'est qu'une fois le délai pour introduire un pourvoi en cassation écoulé qu'un montant pourra être récupéré. Ce montant théorique n'a donc, à ce stade, pas encore d'affectation.

La solution de ce dossier complexe dépend surtout d'un cadre juridique et opérationnel solide, dans lequel le dialogue avec les acteurs concernés est essentiel. Le gouvernement vise le dialogue et souhaite une solution équilibrée, qui tient compte des contraintes techniques, juridiques et humaines.

beperkingen en is ervan overtuigd dat er een eind moet komen aan de verwarring en de rechtsonzekerheid. Het regeerakkoord vermeldt dan ook de samenstelling van een werkgroep die een vliegwet gaat schrijven. Dit is een complex en grondig werk dat tijd zal vergen.

Een nieuw luchtvaartrouteschema moet passen binnen een duidelijke doelstelling: het vinden van een evenwicht tussen de goede werking van de nationale luchthaven, de luchtvaartveiligheid en de vermindering van de hinder voor de burgers, met expliciete aandacht voor de gezondheid en het welzijn van de omwonenden. De hinder moet eerlijk worden verdeeld, waarbij gekeken wordt naar de bevolkingsdichtheid, de gecumuleerde geluidsbelasting, de technische haalbaarheid, de milieueffecten en de veiligheidsaspecten.

11.03 Britt Huybrechts (VB): De dwangsommen vormen voor de betrokken gemeenten en hun inwoners wel een stok achter de deur. Stel dat er weer beslissingen tegen hen worden genomen, dan kunnen die dwangsommen worden ingezet in hun voordeel. Ik kijk benieuwd maar kritisch vooruit.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De verbinding Brussel-Genk" (56005710C)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): U zou aan de NMBS en Infrabel hebben gevraagd om een snellere verbinding tussen Brussel en Charleroi te becijferen. Maar ook de treinverbinding tussen Genk en Brussel is problematisch. Die doet daar in theorie anderhalf uur over. De reële reistijd is meestal langer. U gaf toe dat de stiptheid van deze verbinding lager ligt dan het gemiddelde. De moeilijkheden op die verbinding mogen echter geen excuus blijven.

Bent u bereid om aan de NMBS en Infrabel te vragen om ook de verbinding Brussel-Genk als prioriteit op te nemen in het volgende vervoersplan, en om concrete scenario's te laten becijferen?

12.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De kwaliteit van de spoorverbinding tussen de grote steden en Brussel, waaronder die tussen Genk en Brussel, is van groot belang voor de mobiliteit. De NMBS onderzoekt hoe het aanbod op haar netwerk kan worden verbeterd, ook voor de verbinding met Genk. Het ontwerp van vervoersplan 2026-2029 is momenteel in voorbereiding, en zou in het voorjaar

Il est convaincu de la nécessité de mettre un terme à la confusion et à l'insécurité juridique. L'accord de gouvernement prévoit par ailleurs la mise en place d'un groupe de travail pour élaborer une loi sur le trafic aérien. Ce travail complexe, qui doit être fait de manière approfondie, prendra du temps.

Un nouveau schéma de routes aériennes doit s'inscrire dans un objectif clair: trouver un équilibre entre le fonctionnement efficace de l'aéroport national, la sécurité aérienne et la réduction des nuisances pour les citoyens, en accordant une attention particulière à la santé et au bien-être des riverains. Il convient de répartir équitablement les nuisances, en tenant compte de la densité de population, des nuisances sonores cumulées, de la faisabilité technique, de l'incidence sur l'environnement et des aspects liés à la sécurité.

11.03 Britt Huybrechts (VB): Les astreintes constituent un moyen de pression pour les communes concernées et leurs habitants. Si des décisions étaient de nouveau prises en leur défaveur, elles pourraient être utilisées à leur avantage. Je continue de porter un regard curieux mais critique sur l'évolution future de ce dossier.

L'incident est clos.

12 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La liaison Bruxelles-Genk" (56005710C)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Vous auriez demandé à la SNCB et à Infrabel de chiffrer le coût d'une liaison plus rapide entre Bruxelles et Charleroi. Or, la liaison ferroviaire entre Genk et Bruxelles est également problématique. En théorie, ce trajet dure une heure et demie. Le temps de voyage réel est généralement plus long. Vous avez admis que la ponctualité sur cette liaison est inférieure à la moyenne. Toutefois, les difficultés rencontrées sur cette liaison ne doivent pas continuer à servir d'excuse.

Êtes-vous disposé à demander à la SNCB et à Infrabel d'inscrire également la liaison Bruxelles-Genk comme une priorité dans le prochain plan de transport et de faire chiffrer des scénarios concrets?

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La qualité des liaisons ferroviaires entre les grandes villes et Bruxelles, dont celles entre Genk et Bruxelles, est très importante pour la mobilité. La SNCB étudie comment améliorer l'offre sur son réseau, y compris pour la liaison vers Genk. Le projet de plan de transport 2026-2029 est en cours d'élaboration et devrait être approuvé par le Conseil

van 2026 door de ministerraad moeten worden goedgekeurd. Beslissingen over de uitbreiding van het aanbod worden dan genomen. Ik ben bereid om naar Genk te gaan om dit te bekijken met de NMBS en Infrabel.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben blij te horen dat deze verbinding onderzocht wordt en dat u bereid bent af te zakken naar Genk om dit te bekijken.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "De ongevallen met e-steps" (56005712C)
 - **Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie)** over "De controle op e-steps en fatbikes en het gebrek aan geschikt meetmateriaal" (56006045C)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): In 2024 noteerde Vlaanderen 15 % meer letselongevallen met e-steps dan in 2023. Spoedartsen dringen sterk aan op actie. Zij stellen drie maatregelen voor: een beperking van het vermogen van e-steps tot dat van een elektrische fiets, dus maximaal 250 watt; een verlaging van de maximumsnelheid tot 20 kilometer per uur; en het verplicht dragen van een helm. Wat vindt u hiervan?

13.02 Tine Gielis (cd&v): Belgische politiezones beschikken niet over de meetinstrumenten om opgevoerde e-steps en fatbikes te controleren. De vroegere rollentestbanken voldoen voor deze voertuigen niet meer. De toelating voor het gebruik van de nieuwe generatie meetinstrumenten moet vier overheden passeren: het Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewest en het federale niveau. Ik denk dat dit leveranciers afschrikt. Speedguns zijn bovendien nog niet toegelaten in België, maar wel elders in Europa.

Wat gaat u doen om de goedkeuring van meetapparatuur te vereenvoudigen? Bent u bereid om hiervoor koninklijke besluiten aan te passen? Hebt u hierover al overlegd met de gewesten? Welke alternatieve maatregelen overweegt u om desnoods tijdelijk op een andere manier de controle van opgevoerde e-steps en fatbikes mogelijk te maken?

des ministres au printemps 2026. Des décisions sur l'extension de l'offre seront alors prises. Je suis prêt à me rendre à Genk pour étudier cette question avec la SNCB et Infrabel.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Je suis heureux d'apprendre que cette liaison fait l'objet d'une étude et que vous êtes prêt à vous rendre à Genk pour l'examiner.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)** sur "Les accidents impliquant des trottinettes électriques" (56005712C)
 - **Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale)** sur "Le contrôle des trottinettes électriques et des "fatbikes" et le manque de matériel de mesure adapté" (56006045C)

13.01 Wouter Raskin (N-VA): En 2024, en Flandre, le nombre d'accidents de trottinettes électriques avec lésions corporelles a augmenté de 15 % par rapport à 2023. Les médecins urgentistes insistent pour que des mesures soient prises. Ils en proposent trois: aligner la puissance des trottinettes électriques sur celle des vélos électriques, c'est-à-dire un maximum de 250 watts, porter la vitesse maximum à 20 kilomètres/heure et rendre le port du casque obligatoire. Qu'en pensez-vous?

13.02 Tine Gielis (cd&v): Les zones de police belges ne possèdent pas les instruments de mesure nécessaires pour contrôler les trottinettes électriques et les *fatbikes* suralimentés. Les anciens bancs d'essai à rouleaux ne sont plus adaptés à ces véhicules. L'autorisation nécessaire pour utiliser la nouvelle génération d'instruments de mesure doit transiter par quatre autorités publiques différentes: la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et le niveau fédéral, ce qui effraie les fournisseurs, selon moi. En outre, les pistolets radars ne sont pas encore autorisés en Belgique, alors qu'ils le sont ailleurs en Europe.

Que ferez-vous pour simplifier l'homologation des appareils de mesure? Êtes-vous disposé à modifier des arrêtés royaux à cet effet? Avez-vous déjà consulté les régions à cet égard? Quelles mesures de substitution envisagez-vous de prendre pour permettre de contrôler, temporairement si nécessaire, les trottinettes électriques et les *fatbikes* suralimentés?

13.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: (*Nederlands*) Ik heb dit complexe verkeersveiligheidsprobleem al eerder behandeld, en heb hierover gisteren gesproken met mijn collega's in de interministeriële conferentie Mobiliteit. Aangezien de politie belast is met deze controles, zal ik ook minister Quintin vragen welke maatregelen de politiezones reeds hebben genomen. De goedkeuring en controle van de testtoestellen valt echter onder de bevoegdheid van de Metrologische Dienst van de FOD Economie en van de bevoegde gewestelijke autoriteiten. Ik ben dus niet bevoegd om formele besprekingen met de gewesten te voeren of om wijzigingen aan de geldende regelgeving voor te stellen.

Die regelgeving vereist een goedkeuringsprocedure waarbij meerdere bestuursniveaus betrokken zijn.

Voor e-steps zijn de belangrijkste regels in de wegcode opgenomen: de minimumleeftijd van 16 jaar, het verbod op trottoirgebruik en passagiersvervoer, de snelheidslimiet van 25 km/uur en diverse lokale parkeerverboden. Knelpunt is echter dat de regels onvoldoende bekend zijn. Dit noopt tot controle en preventie door de politie, en tot sensibilisering, een regionale bevoegdheid.

Ik steun ook de ontwikkeling van veiligheidseisen voor e-steps. De Europese Commissie maakte een studie over de nodige regelgeving hiervoor, die kan leiden tot een voorstel voor een Europese verordening. Mijn administratie zal zeker nog betrokken zijn bij de ontwikkeling van nieuwe technische voorschriften. In afwachting van een Europees initiatief heb ik mijn administratie gevraagd een vergelijkend onderzoek te doen naar reeds bestaande nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen.

Als de Europese Commissie nog geen ontwerp voor een geharmoniseerde verordening heeft ingediend, zal ik bekijken of we in België – in overleg met de gewesten en de Benelux – een nationaal kader kunnen creëren voor de goedkeuring van deze voertuigen.

Samen met de ministers van Economie en Consumentenbescherming, verantwoordelijk voor markttoezicht, zal ik bekijken of we nieuwe controlecampagnes op kunnen zetten.

13.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): J'ai déjà traité précédemment ce problème complexe de sécurité routière et j'en ai discuté hier avec mes collègues en conférence interministérielle de la Mobilité. Comme la police est chargée d'effectuer ces contrôles, je demanderai également au ministre Bernard Quintin quelles mesures les zones de police ont déjà prises. L'homologation et le contrôle des appareils de test relèvent néanmoins de la compétence du Service de la Métrologie du SPF Économie et des autorités régionales compétentes. Je ne suis donc pas compétent pour organiser des discussions formelles avec les régions ou pour proposer des modifications de la réglementation existante.

Cette réglementation requiert une procédure d'approbation nécessitant l'implication de plusieurs niveaux de pouvoir.

S'agissant des trottinettes électroniques, les principales règles ont été intégrées dans le code de la route: l'âge minimum de 16 ans, l'interdiction de circuler sur les trottoirs et de transporter un passager, la limitation de la vitesse à 25 kilomètres par heure et différentes interdictions locales de stationnement. La connaissance insuffisante des règles pose toutefois problème. Il est dès lors nécessaire que la police effectue des contrôles et des actions de prévention, ainsi que des actions de sensibilisation, ce qui constitue une compétence régionale.

Je soutiens également l'élaboration d'exigences de sécurité applicables aux trottinettes électriques. La Commission européenne a réalisé une étude sur la réglementation nécessaire à cette fin, qui peut aboutir à une proposition de règlement européen. Mon administration participera encore certainement à l'élaboration de nouvelles prescriptions techniques. Dans l'attente d'une initiative européenne, j'ai demandé à mon administration de réaliser une étude comparative sur les cadres réglementaires nationaux déjà existants applicables aux véhicules électriques légers.

Si la Commission européenne n'a pas encore soumis de projet de règlement harmonisé, j'examinerai la possibilité de créer en Belgique – en concertation avec les régions et le Benelux – un cadre national pour l'homologation de ces véhicules.

En collaboration avec les ministres de l'Économie et de la Protection des consommateurs, en charge de la surveillance du marché, j'examinerai la possibilité de mettre en place de nouvelles campagnes de contrôle.

De kwestie van de helmen is complex omdat het vaak gaat om deelsteps. Ik pleit overigens ook voor helmen op fietsen, zonder ze te verplichten, maar voor stepgebruikers zijn ze nog belangrijker. De drie voorstellen van de spoedartsen staan al langer op de radar van mijn administratie, van de Europese Commissie en de Benelux, maar de keuze voor een bepaalde set maatregelen kan pas in een zoveel mogelijk geharmoniseerd Europees kader.

La question des casques est complexe, car il s'agit souvent de trottinettes partagées. Je plaide d'ailleurs également pour le port du casque à vélo, sans le rendre obligatoire, et j'estime qu'il est encore plus important pour les utilisateurs de trottinettes. Les trois propositions des médecins urgentistes retiennent depuis longtemps l'attention de mon administration, de la Commission européenne et du Benelux, mais le choix en faveur d'un ensemble de mesures spécifiques ne peut s'opérer que dans un cadre européen aussi harmonisé que possible.

13.04 Wouter Raskin (N-VA): Het zou zinvol kunnen zijn om ook te kijken naar de conclusies van de Europese studie rond een geharmoniseerde regelgeving. Tegelijk is het goed dat u bereid bent om ook naar het nationale kader te kijken als het Europese initiatief te lang op zich laat wachten.

13.04 Wouter Raskin (N-VA): Il pourrait être utile d'examiner aussi les conclusions de l'étude européenne sur une réglementation harmonisée. En même temps, il est positif que vous soyez également prêt à revoir le cadre national dans le cas où l'initiative européenne se ferait attendre trop longtemps.

13.05 Tine Gielis (cd&v): Uit ervaring weten we dat een repressieve aanpak vaak meer effect heeft dan sensibilisering. We moeten dus ook repressief kunnen optreden, met de meetinstrumenten waar ik naar verwees.

13.05 Tine Gielis (cd&v): L'expérience nous apprend qu'une approche répressive est souvent plus efficace que la sensibilisation. Nous devons donc être à même de procéder également à des actions répressives, en utilisant les instruments de mesure auxquels je faisais référence.

Blijkbaar beschikken de metrologische instellingen over onvoldoende capaciteit, personeel en kennis. Zou u dat kunnen bespreken met de minister van Economie, zodat we het probleem aan de bron kunnen aanpakken en repressief kunnen optreden op het terrein?

Il semble que les institutions métrologiques manquent de capacité, de personnel et de connaissances. Pourriez-vous porter cette situation à l'attention du ministre de l'Économie, afin qu'on puisse s'attaquer à la source du problème et intervenir de manière répressive sur le terrain?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Samengevoegde vragen van

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het schrappen van nummerplaten via bpost" (56005783C)
- Aurore Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nieuwe procedure voor de schrapping van kentekenplaten" (56005935C)
- Vincent Van Quickenborne aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De afschaffing van de schrapping van nummerplaten via bpost" (56006125C)

14 Questions jointes de

- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La radiation de plaques d'immatriculation en passant par bpost" (56005783C)
- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La nouvelle procédure de radiation des plaques d'immatriculation" (56005935C)
- Vincent Van Quickenborne à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'arrêt de la radiation des plaques d'immatriculation par le biais de bpost" (56006125C)

14.01 Tine Gielis (cd&v): De vroegere, nochtans klantvriendelijke procedure voor het binnenbrengen van nummerplaten in een postkantoor is afgeschaft. Met de nieuwe werkwijze is er meer risico dat nummerplaten onderweg verloren gaan. Bovendien hebben de burgers geen duidelijk bewijs van afgifte

14.01 Tine Gielis (cd&v): L'ancienne procédure permettant de restituer les plaques d'immatriculation à radier dans un bureau de poste – qui était pourtant commode pour les clients – a été supprimée. La nouvelle procédure entraîne un risque accru de perte des plaques en cours de route. De plus, les

meer.

citoyens ne disposeront plus d'une preuve tangible de dépôt.

Waarom werd de vroegere werkwijze afgeschaft en keert men terug naar een systeem dat in het verleden aanleiding gaf tot klachten en problemen? Erkent u dat de wijziging het risico verhoogt op verlies van platen, administratieve fouten en juridische geschillen? Is er een inschatting gemaakt van de extra kosten en de impact op de dienstverlening bij de Directie Inschrijving Voertuigen (DIV)? Overweegt u om de beslissing opnieuw te evalueren of aan te passen?

Pourquoi l'ancienne procédure a-t-elle été supprimée au profit d'un système qui, par le passé, avait suscité des plaintes et des problèmes? Reconnaissez-vous que ce changement augmente le risque de perte de plaques, d'erreurs administratives et de litiges juridiques? A-t-il été procédé à une évaluation des coûts supplémentaires et de l'impact sur la qualité du service de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules (DIV)? Envisagez-vous de réévaluer ou d'adapter la décision?

14.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): Per 1 augustus moet men voor de schrapping van nummerplaten bij de DIV zijn en kan men die niet meer afgeven in een PostPunt. Automobilisten kunnen hun nummerplaat dus ofwel per post verzenden naar de DIV ofwel persoonlijk daar afgeven. Sommigen maken zich zorgen over een mogelijk verlies van de zending met de nummerplaat, wat extra kosten met zich zou kunnen meebrengen.

14.02 Aurore Tourneur (Les Engagés): À partir du 1^{er} août, la radiation des plaques d'immatriculation se fera auprès de la DIV, sans passer par un Point Poste. Les automobilistes peuvent donc soit restituer leurs plaques par envoi postal ou par dépôt physique à la DIV. Certains s'inquiètent d'une possible perte de courrier, qui pourrait entraîner des frais supplémentaires.

Bedrijven met een wagenpark zullen voortaan moeten wachten tot de administratie het dossier heeft verwerkt voordat een voertuig geschrapt wordt, terwijl de ontvangstbevestiging die men kreeg bij de afgifte in een postkantoor volstond om de nummerplaat onmiddellijk te schrappen.

Pour les entreprises disposant d'une flotte de véhicules, elles devront attendre que l'administration ait traité le dossier pour qu'un véhicule soit radié, là où un simple reçu de la poste suffisait à désactiver l'immatriculation.

Welke garanties biedt deze procedure met verzending per post de automobilisten? Overweegt u een trackingsysteem om ervoor te zorgen dat de zendingen veilig aankomen? Zo niet, is een terugkeer naar het vorige systeem mogelijk?

Quelles garanties cette procédure par voie postale offre-t-elle aux automobilistes? Envisagez-vous un système de suivi pour en assurer la sécurité? Sinon, un retour en arrière est-il prévu?

14.03 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Destijds heeft bpost het systeem vereenvoudigd: je kon je nummerplaat afgeven in een lokaal kantoor van bpost. Vanaf 1 augustus moet je de plaat zelf opsturen of afgeven bij de DIV in Brussel tijdens de kantooruren. Bovendien kost het de gebruiker meer geld. Kan men zich niet minstens wenden tot een lokaal DIV-kantoor?

14.03 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): À l'époque, bpost avait simplifié le système: il était possible de restituer sa plaque d'immatriculation dans un bureau local de bpost. À partir du 1^{er} août, il faudra restituer soi-même la plaque par envoi postal ou la déposer à la DIV à Bruxelles pendant les heures de bureau. Par ailleurs, cela coûtera plus cher à l'utilisateur. Ne pourra-t-on pas au moins s'adresser à un bureau local de la DIV?

14.04 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Een kentekenplaat kan ook zeer voordelig worden ingestuurd in een omslag aan een posttarief van 4,47 euro of als pakket voor 6,85 euro, dat dan de dag na de verzending bij de DIV aankomt.

14.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Une plaque d'immatriculation peut également être envoyée à moindre coût sous enveloppe au tarif postal de 4,47 euros ou dans un colis pour 6,85 euros, qui arrivera à la DIV le lendemain de l'envoi.

Bij de aankoop van een nieuw voertuig moet men zijn verzekering aanpassen of opzeggen wanneer

En cas d'achat d'un nouveau véhicule, il faut adapter ou résilier son assurance si on change d'assureur.

men van verzekeraar verandert. Dat kan bij gerechtsdeurwaardersexploot, per aangetekende brief of door overhandiging van een opzeggingsbrief tegen ontvangstbewijs. Nergens wordt verwezen naar een schrappingsdocument als verplicht bewijs.

Het betrokken KB bepaalt bovendien dat de opzegging van kracht wordt na het verstrijken van een maand. Over de schorsing van het contract bevat het KB geen praktische regelingen. Het gaat om een overeenkomst tussen de burger en de verzekeraar. Uit de regelgeving rond de motorrijtuigenverzekering blijkt duidelijk dat de kennisgeving van schrapping niet het enige middel is om de einddatum van de verzekeringsdekking aan te tonen.

De verkeersbelasting is wel verschuldigd voor een volledige maand, ongeacht de dag van de maand waarop de schrapping is gebeurd.

Een schrapping door bpost kostte de Staat in 2024 6,40 euro per kentekenplaat. Gemiddeld worden jaarlijks 1 miljoen platen geschrapt, wat neerkomt op 6,4 miljoen euro. Vanaf 2025 was dit bedrag niet langer gedekt door de inkomsten die de FOD ontvangt voor de aflevering van inschrijvingsbewijzen en kentekenplaten van voertuigen via bpost. Daarom moest de FOD een andere oplossing vinden om de nummerplaten te schrappen.

De voordeligste optie was om de schrapping van de kentekenplaten opnieuw te laten uitvoeren in de lokalen van de DIV. De jaarlijkse personeelskosten en een eenmalige kost van 30.000 euro voor de aanschaf van apparatuur worden dan gedekt door de verkoop van het aluminium aan een firma.

Als de burger 24 euro wil besparen door geen reproductie van de voorplaat aan te vragen en 4 euro wil besparen door alleen een kentekenbewijs te vragen bij een voertuigwissel, volstaat het dat hij de kentekenplaat bewaart om deze op zijn nieuwe voertuig te plaatsen. Daarover hebben we nu een infocampagne gestart.

De burger kan zijn kentekenplaat nu op elk moment per post naar de DIV opsturen, terwijl hij zich vroeger op een werkdag tijdens de openingsuren naar het postkantoor moest begeven. Mijn administratie zal onderzoeken of de datum van indiening van de aanvraag door de burger als referentie kan worden genomen.

In 2019 werd bpost ingeschakeld omdat de werklust bij de DIV te hoog was. Ondertussen heeft de DIV de inschrijvingen verder gedigitaliseerd en heeft de

Cela peut se faire par exploit d'huissier, par lettre recommandée ou par remise d'une lettre de résiliation contre récépissé. Il n'est nulle part fait référence à un document de radiation obligatoire à titre de preuve.

L'arrêté royal en question dispose en outre que la résiliation prend effet après un mois. Il ne contient aucune disposition pratique concernant la suspension du contrat. Il s'agit d'un contrat entre le citoyen et l'assureur. Il ressort clairement de la réglementation relative à l'assurance des véhicules automoteurs que la notification de la radiation ne constitue pas le seul moyen de prouver la date de fin de la couverture d'assurance.

La taxe de circulation est due pour un mois complet, quel que soit le jour du mois où la radiation a lieu.

Une radiation bpost coûtait à l'État 6,40 euros par plaque d'immatriculation en 2024. En moyenne, un million de plaques sont radiées chaque année, ce qui représente un montant de 6,4 millions d'euros. À partir de 2025, ce montant n'était plus couvert par les revenus perçus par le SPF pour la délivrance des certificats d'immatriculation et des plaques minéralogiques via bpost. Le SPF a donc dû trouver une autre solution pour la radiation des plaques.

L'option la plus avantageuse était de faire à nouveau effectuer cette radiation dans les locaux de la DIV. Les frais de personnel annuels et une dépense unique de 30 000 euros pour l'achat de l'équipement seront couverts par la vente de l'aluminium à une entreprise.

Si le citoyen veut économiser 24 euros en ne demandant pas la reproduction de la plaque avant et 4 euros en ne demandant un certificat d'immatriculation que lors d'un changement de véhicule, il lui suffira de conserver sa plaque pour la placer sur son nouveau véhicule. Une campagne d'information a été lancée à ce sujet.

Le citoyen peut désormais envoyer sa plaque d'immatriculation par la poste à la DIV à n'importe quel moment, alors qu'auparavant, il devait se rendre au bureau de poste pendant les heures d'ouverture, en semaine. Mon administration examinera la possibilité de prendre la date d'introduction de la demande par le citoyen comme date de référence.

En 2019, il a été fait appel à bpost en raison de la charge de travail trop élevée au sein de la DIV. Depuis lors, la DIV a poursuivi la numérisation de la

dienst meer capaciteit om zelf kentekenplaten te schrappen. Ik zie ook niet in waarom het verlies van kentekenplaten systematisch zou toenemen.

(Frans) Als het een pakket betreft, overhandigt bpost een ontvangstbewijs en wordt er gebruikgemaakt van het track & trace-systeem. Bij een gewone zending wordt er geen ontvangstbewijs afgegeven. De burger kan zijn nummerplaat ook aangetekend versturen, wat bewijst dat de zending werd afgegeven, maar er is dan geen tracking.

Wanneer een nummerplaat verloren raakt, moet de burger dit melden bij de politie, die een attest van verlies afgeeft, op basis waarvan er een nieuwe nummerplaat kan worden aangevraagd. De politie schrapt de nummerplaat dan in het systeem van de DIV.

(Nederlands) Elke procedure kan worden verbeterd. Mijn administratie zal de werking van het nieuwe systeem na een paar maanden evalueren en de verzekeringssector raadplegen voor feedback.

14.05 Tine Gielis (cd&v): Ik stel voor om ook de verzekeringsmakelaars, postkantoren en lokale besturen duidelijk te informeren, zodat de burgers weten hoe zij hun nummerplaat goedkoper kunnen inruilen.

14.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): Het is een goede zaak dat er een evaluatie zal plaatsvinden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nood aan voldoende sleeptreinen" (56005785C)

15.01 Tine Gielis (cd&v): Op 1 mei viel een volle trein stil in Affligem. Hoewel het technisch mogelijk was om de trein 500 meter verder te slepen, ontbrak een hulplocomotief. Dat toont aan dat de paraatheid in crisissituaties tekortschiet. In Spanje en Portugal waren er onlangs grootschalige stroompannes, maar daar konden stroomonafhankelijke depannagevoertuigen wel snel ingrijpen. Meer dan 90 % van ons spoornet is geëlektrificeerd, maar er lijkt geen reservecapaciteit te bestaan bij stroomuitval. Er zijn nog diesellocomotieven, maar ze zijn vooral in handen van privéspelers.

procédure d'immatriculation et le service dispose de davantage de capacités pour radier lui-même les plaques. Je ne vois dès lors pas pourquoi la perte de plaques augmenterait systématiquement.

(En français) Si c'est un colis, bpost remet un récépissé et utilise le système *track & trace*. En cas de simple courrier, il n'y a pas d'accusé de réception. Le citoyen peut aussi envoyer sa plaque par recommandé qui prouvera le dépôt mais sans suivi.

En cas de perte, le citoyen devra la déclarer à la police, il recevra une attestation de perte permettant de demander une nouvelle plaque. La police radie la plaque du système de la DIV.

(En néerlandais) Chaque procédure peut être améliorée. Mon administration évaluera le fonctionnement du nouveau système après quelques mois et consultera le secteur de l'assurance pour obtenir un retour d'information.

14.05 Tine Gielis (cd&v): Je propose d'informer clairement aussi les courtiers d'assurances, les bureaux de poste et les administrations locales afin que les citoyens sachent comment échanger leurs plaques d'immatriculation à moindre coût.

14.06 Aurore Tourneur (Les Engagés): Il est positif qu'une évaluation aura lieu.

L'incident est clos.

15 Question de Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "La nécessité de disposer de suffisamment de trains de dépannage" (56005785C)

15.01 Tine Gielis (cd&v): Le 1^{er} mai, un train bondé est tombé en panne à Affligem. Bien qu'il était techniquement possible de le remorquer sur 500 mètres, aucune locomotive de secours n'était disponible. Cet incident révèle un état de préparation insuffisant face aux situations de crise. Des pannes d'électricité de grande ampleur ont récemment touché l'Espagne et le Portugal, mais là, des véhicules de dépannage indépendants du réseau électrique ont pu intervenir rapidement. Plus de 90 % de notre réseau ferré est électrifié, mais aucune capacité de réserve ne semble prévue en cas de panne de courant. Il existe encore des locomotives diesel, mais elles sont surtout dans les mains d'acteurs privés.

Beschikken de NMBS en Infrabel over voldoende stroomonafhankelijke depannagevoertuigen? Volstaan de noodprotocollen? Wat is de aanvaardbare impact op reizigers? Overweegt u investeringen in depannagevoertuigen?

La SNCB et Infrabel disposent-elles de suffisamment de véhicules de dépannage ne fonctionnant pas à l'électricité? Les protocoles d'urgence sont-ils suffisants? Quelles sont les répercussions acceptables sur les voyageurs? Envisagez-vous d'investir dans des véhicules de dépannage?

[15.02] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik steun de keuze van de NMBS voor elektrische treinen, onder meer wegens hun milieuvriendelijkheid en efficiëntie. Vandaag is 95 % van het reizigersmaterieel elektrisch. Enkel op een beperkt, niet-geëlektrificeerd deel van het net worden nog diesellocomotieven ingezet, die vanaf 2032 geleidelijk worden uitgefaseerd.

[15.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je soutiens le choix de la SNCB d'opter pour des trains électriques, notamment en raison de leurs performances environnementales et de leur efficacité. Aujourd'hui, 95 % du matériel voyageurs est électrique. Ce n'est que sur une partie limitée et non électrifiée du réseau que l'on utilise encore des trains diesel, qui seront progressivement supprimés à partir de 2032.

Daarnaast beschikt de NMBS over 35 diesellocomotieven van het type T77, die ook kunnen worden ingezet bij evacuaties in geval van stroomonderbrekingen. De NMBS en Infrabel hebben honderden noodscenario's uitgewerkt die voortdurend worden bijgestuurd.

En outre, la SNCB dispose de 35 locomotives diesel de type T77, qui peuvent également être utilisées pour les évacuations en cas de coupures de courant. La SNCB et Infrabel ont élaboré des centaines de scénarios d'urgence, qui sont constamment ajustés.

De NMBS streeft ernaar om bij incidenten binnen het halfuur in een alternatief te voorzien, zeker op de hoofdassen. Toch is het niet altijd mogelijk om grote vertragingen te vermijden, zeker bij grote logistieke en veiligheidsuitdagingen.

En cas d'incident, la SNCB vise à proposer une alternative dans la demi-heure en cas d'incident, surtout sur les axes principaux. Toutefois, il n'est pas toujours possible d'éviter des retards importants, surtout en cas de défis logistiques et sécuritaires majeurs.

[15.03] Tine Gielis (cd&v): Ik leid hieruit af dat er voldoende middelen en protocollen zijn. Hopelijk is de NMBS klaar om de problemen op te lossen en de reizigers veilig te vervoeren, ook bij incidenten.

[15.03] Tine Gielis (cd&v): J'en déduis qu'il existe suffisamment de ressources et de protocoles. Espérons que la SNCB est prête à résoudre les problèmes et à transporter les voyageurs en toute sécurité, y compris en cas d'incident.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[16] Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De door toplui bij het spoor gepleegde inbreuken" (56005786C)

[16] Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les infractions des directions du rail" (56005786C)

[16.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): De spoorwegdirecties overtreden de sociale wetgeving, met name wat de verloning van gewone kaderleden betreft. Hoe rechtvaardigt u dat?

[16.01] Farah Jacquet (PVDA-PTB): Les directions du rail enfreignent la législation sociale, notamment par rapport aux rémunérations des cadres ordinaires. Comment le justifiez-vous?

Waarom worden nieuwe gewone kaderleden niet vergoed zoals bepaald in de collectieve arbeidsovereenkomst die door de directies ondertekend werd? Wil men misschien onderhandelingen met de vakbonden vermijden?

Pourquoi ne rémunèrent-elles pas les nouveaux cadres ordinaires comme prévu par la convention collective qu'elles ont signée? Serait-ce pour ne pas devoir négocier avec les organisations syndicales?

In zijn arrest van 19 november 2024 heeft de Raad van State de uitbreiding van cafetariaplannen tot de

Dans son arrêt du 19 novembre 2024, le Conseil d'État annule l'extension des plans cafétérias aux

gewone kaderleden van de NMBS en Infrabel vernietigd. Welke conclusies hebt u daaruit getrokken? Welke contacten hebt u gelegd? Welke instructies hebt u in dat verband gegeven? Wat is het resultaat daarvan?

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (Frans): De Belgische spoorwegen hebben geopteerd voor een interne reglementering, maar de Raad van State heeft die benadering niet gevolgd. De arbeidsovereenkomsten van de personeelsleden in kwestie werden dan ook aangepast met inachtneming van de wetgeving, ter wille van de rechtszekerheid over de evolutie van de verloning.

Jaarlijks worden er gemiddeld een twintigtal procedures aangespannen tegen de Belgische spoorwegen. In 70 % van de gevallen worden de spoorwegen in het gelijk gesteld. Wat de advocatenkosten betreft, beschikt Rail enkel over algemene cijfers.

De spoorwegmaatschappijen beschikken niet over elementen die erop wijzen dat de huidige verloning van de gewone kaderleden in strijd zou zijn met de wetgeving.

HR Rail analyseert de dossiers om duidelijkheid te scheppen, met inachtneming van de procedures en van de rechten van alle betrokkenen. Voorzichtigheid en nauwgezetheid zijn in dezen geboden.

16.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Ik ben het niet echt eens met uw interpretatie. Het gevoel van straffeloosheid bij de toplui van Infrabel en de NMBS blijft bestaan: ze verliezen de rechtszaak, maar volharden in hun illegale praktijken en zetten de vakbonden buitenspel. U moet wat harder met de vuist op tafel slaan.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De intentieverklaring over het 3RX-project" (56005805C)
- **Wouter Raskin** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De IJzeren Rijn" (56006018C)
- **Tine Gielis** aan **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De flankerende maatregelen bij de reactivering van de IJzeren Rijn" (56006261C)

17.01 **Frank Troosters** (VB): *U hebt aangegeven dat u met uw nieuwe Duitse collega-minister van*

cadres ordinaires de la SNCB et d'Infrabel. Quelles conclusions avez-vous tirées? Quels contacts avez-vous pris? Quelles consignes avez-vous données? Pour quel résultat?

16.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): Les chemins de fer belges ont choisi de privilégier une réglementation interne mais le Conseil d'État n'a pas suivi cette approche. Les contrats de travail du personnel concerné ont donc été adaptés dans le respect de la législation, par souci de sécurité juridique quant à l'évolution des rémunérations.

Par an, nous constatons en moyenne une vingtaine de procédures contre les chemins de fer belges, avec une issue qui leur est favorable dans 70 % des cas. Concernant les frais d'avocats, HR Rail ne dispose que de chiffres globaux.

Les chemins de fer ne disposent pas d'éléments indiquant que la rémunération actuelle des cadres ordinaires serait contraire à la législation.

HR Rail analyse les dossiers afin de faire la lumière dans le respect des procédures et des droits de chacun. Il faut faire preuve de prudence et de rigueur.

16.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Je ne suis pas tellement d'accord avec votre interprétation. Le sentiment d'impunité des responsables d'Infrabel et de la SNCB demeure: ils perdent leur procès mais s'entêtent dans leurs pratiques illégales et contournent les syndicats. Vous devriez taper un peu plus du poing sur la table.

L'incident est clos.

17 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "La déclaration d'intention sur le projet 3RX" (56005805C)
- **Wouter Raskin** à **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "Le Rhin de fer" (56006018C)
- **Tine Gielis** à **Jean-Luc Crucke** (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) sur "Les mesures d'accompagnement dans le cadre de la réactivation du Rhin de fer" (56006261C)

17.01 **Frank Troosters** (VB): *Vous avez indiqué vouloir rédiger une déclaration d'intention commune*

Mobiliteit een gezamenlijke intentieverklaring wil opmaken over het 3RX-project.

sur le projet 3RX avec votre nouveau collègue allemand, le ministre de la Mobilité.

Wat is de huidige stand van zaken? Hebt u uw Duitse ambtsgeenoot al ontmoet? Met welk resultaat? Welke concrete timing hebt u voor ogen?

Quel est l'état de la situation? Avez-vous déjà rencontré votre homologue allemand? Avec quel résultat? Quel calendrier concret envisagez-vous?

17.02 Wouter Raskin (N-VA): *U hebt in een brief van 4 april aan de Nederlandse minister en staatssecretaris voorgesteld om de bilaterale intentieverklaring van 9 april 2022 over grensoverschrijdend spoorvervoer te actualiseren.*

17.02 Wouter Raskin (N-VA): *Dans une lettre datée du 4 avril, vous avez proposé au ministre et au secrétaire d'État néerlandais de mettre à jour la déclaration d'intention bilatérale du 9 avril 2022 relative au transport ferroviaire transfrontalier.*

Welke reactie hebt u van hen ontvangen? Is er al een datum afgesproken voor bilateraal overleg? Toekomstige gesprekken met Duitsland en Nederland zullen gebaseerd worden op een non-paper, maar de verschillende regeringen in België moeten daarover nog een akkoord bereiken. Wat is de stand van zaken?

Quelle réponse avez-vous reçue de leur part? Une date a-t-elle déjà été convenue pour les entretiens bilatéraux? Les futurs entretiens avec l'Allemagne et les Pays-Bas se baseront sur un non-paper, mais les différents gouvernements belges doivent encore se mettre d'accord sur ce document. Où en est-on?

17.03 Tine Gielis (cd&v): Ik wil nog eens benadrukken dat we vooral in de provincie Antwerpen, en met name in de Kempen, veel gaan merken van deze treinverbinding. Ik dring erop aan dat u de studie uit 2010 leest.

17.03 Tine Gielis (cd&v): Je tiens à nouveau à souligner que cette liaison ferroviaire nous sera très profitable, surtout en province d'Anvers et, en particulier, en Campine. Je vous invite à lire l'étude datant de 2010.

17.04 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Enerzijds is er het project 3RX, anderzijds de gezamenlijke intentieverklaring met Duitsland.

17.04 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Il y a, d'une part, le projet 3RX et, d'autre part, la déclaration d'intention commune signée avec l'Allemagne.

Project 3RX betreft drie landen: België, Nederland en Duitsland. De non-paper die mijn voorganger had opgesteld, is doorgestuurd en besproken met de beleidsce van de eerste minister, als voorbereiding op het overleg van 6 mei tussen de heer De Wever en minister-president Schoof. De premier heeft beslist om dit dossier voorlopig zelf op te volgen en alvast tot een intra-Belgisch vergelijk te komen. De val van het Nederlandse kabinet heeft uiteraard een impact op grensoverschrijdende dossiers.

Le projet 3RX concerne trois pays: la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le document informel rédigé par mon prédécesseur a été transmis à la cellule stratégique du premier ministre et discuté avec celle-ci, en guise de préparation à la concertation organisée le 6 mai entre M. De Wever et le ministre-président Schoof. Le premier ministre a décidé de suivre provisoirement lui-même ce dossier et de parvenir d'ores et déjà à un compromis intra-belge. La chute du gouvernement néerlandais a évidemment une incidence sur les dossiers transfrontaliers.

Ik verwacht geen reactie meer op mijn brief van 4 april 2025.

Je n'attends plus d'autre réaction à mon courrier du 4 avril 2025.

In mijn beleidsnota heb ik inderdaad aangegeven dat ik zal nagaan hoe ik de banden met Duitsland kan reactiveren. Ik heb mijn Duitse collega, minister Schneider, op 5 juni ontmoet. We bespraken toen de non-paper over 3RX en de intentieverklaring. Minister Schneider wilde de non-paper graag ontvangen om verder te kunnen werken aan de intentieverklaring, maar zolang er geen intra-Belgisch standpunt is, heeft een bilaterale bijeenkomst weinig nut.

Dans ma note de politique générale, j'ai effectivement indiqué que j'examinerais comment réactiver les relations avec l'Allemagne. J'ai rencontré mon homologue allemand, le ministre Schneider, le 5 juin. Nous avons discuté de la note informelle concernant 3RX et de la déclaration d'intention. Le ministre Schneider a exprimé son souhait de recevoir une copie de la note informelle afin de pouvoir poursuivre l'élaboration de la déclaration d'intention. Cependant, l'organisation

d'une réunion bilatérale n'a pas beaucoup de sens tant que nous ne parvenons pas à une position commune à l'échelon intra-belge.

De investeringsplannen van Infrabel voorzien in de elektrificatie en de aanleg van een tweede spoor op lijn 19, inclusief de stopplaatsen. De elektrificatie van het enkelspoor van deze lijn werd enkele jaren geleden gerealiseerd. Bij een heractivering van het grensoverschrijdend goederenvervoer zullen enkele vrij beperkte investeringen nodig zijn om de grensovergang vlotter te maken. Lokaal moet er nog gezorgd worden voor draagvlak en een beperking van de overlast. Een studie over de maatschappelijke kosten en baten werd afgerond in april 2023. De conclusies hiervan worden meegenomen in de volgende fase.

Les plans d'investissement d'Infrabel prévoient l'électrification et l'aménagement d'une seconde voie sur la ligne 19, y compris aux points d'arrêt. L'électrification de la voie unique sur cette ligne a été réalisée il y a plusieurs années. Si l'on réactive le transport de marchandises transfrontalier, quelques investissements très limités seront nécessaires pour faciliter le passage de la frontière. À l'échelon local, il faudra également veiller à créer une adhésion et à limiter les nuisances. Une analyse des coûts et des bénéfices au niveau sociétal a été clôturée en avril 2023. Les conclusions de cette analyse seront intégrées dans la phase suivante.

Ik ken de studie uit 2010. Hij onderzocht de impact op de regio en formuleerde een voorwaardenscheppend kader met aanbevelingen voor de leefbaarheid en de veiligheid. Heractivering bleek enkel mogelijk met forse investeringen in leefbaarheid en mobiliteit. Infrabel maakte vervolgens een eerste inschatting van de technische en financiële haalbaarheid van de aanbevolen maatregelen. De resultaten van de studie, die op termijn moeten worden geactualiseerd, zijn relevant als vertrekpunt. Te gepasten tijde leg ik contact met de regio. Zodra er een Belgisch standpunt is, zullen we met alle belanghebbenden bijeenkomen.

J'ai connaissance de l'étude de 2010. Elle visait à déterminer les répercussions sur la région et a permis de formuler un cadre créant les conditions nécessaires, assorti de recommandations en matière de viabilité et de sécurité. La réactivation ne s'est avérée possible que moyennant des investissements importants dans la viabilité et la mobilité. Infrabel a ensuite effectué une première estimation de la faisabilité technique et financière des mesures recommandées. Les résultats de cette étude, qui devront être actualisés à terme, constituent un point de départ pertinent. Je prendrai contact avec la région en temps utile. Dès qu'une position belge aura été adoptée, nous nous réunirons avec toutes les parties prenantes.

17.05 Frank Troosters (VB): Ik hoor al heel lang, ook tijdens de vorige legislatuur, dat er wordt overlegd. Met de nieuwe verkiezingen in Nederland ligt het weer stil. Toch is het essentieel dat er een goede spoorverbinding komt.

17.05 Frank Troosters (VB): J'entends depuis très longtemps, et ce fut déjà le cas durant la législature précédente, que des concertations sont organisées. Le processus est de nouveau à l'arrêt à la suite des nouvelles élections aux Pays-Bas. Il est pourtant essentiel qu'une liaison ferroviaire efficace soit mise en place.

17.06 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb begrip voor de situatie omdat de vorige minister totaal niet geïnteresseerd was in dit dossier. Uw beleidsnota's en beleidsverklaringen vormen een goede basis. Het dossier zit nu bij de premier en dat geeft vertrouwen dat er ernstig naar zal worden gekeken. Ook vanuit deze commissie moeten we aan de kar blijven trekken.

17.06 Wouter Raskin (N-VA): Je comprends la situation, car le ministre précédent ne s'intéressait pas du tout à ce dossier. Vos documents et déclarations politiques constituent une bonne base. Le dossier est maintenant entre les mains du premier ministre, ce qui nous donne l'assurance qu'il sera examiné sérieusement. Au sein de notre commission, nous devons également contribuer à jouer un rôle moteur dans ce dossier.

17.07 Tine Gielis (cd&v): Ik besef dat het stap voor stap moet gebeuren. Het feit dat u de studie al kent en de flankerende maatregelen benoemt, boezemt mij vertrouwen in. Ik hoop dat we de Kempense gemeenten kunnen overtuigen dat de capaciteitsuitbreiding nodig is.

17.07 Tine Gielis (cd&v): Je suis conscient qu'il faut procéder par étapes. Le fait que vous soyez déjà au courant de l'étude et que vous nommiez les mesures d'accompagnement me donne confiance. J'espère que nous pourrions convaincre les communes de la Campine de la nécessité d'augmenter la capacité.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De audit van de Inspectie van Financiën over het GEN-project" (56005806C)

18.01 Frank Troosters (VB): *In april kondigde u aan dat u de Inspectie van Financiën om een audit zou vragen over de ontspoorde kosten voor de realisatie van het GEN-project.*

Is dat al gebeurd? Wat is de reikwijdte en de timing van de opdracht?

18.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Het ontwerp van de opdrachtbrief wordt momenteel opgesteld. Ik heb ook een brief gestuurd naar de CEO's van Infrabel en van TUC RAIL, die allebei hun medewerking hebben toegezegd. Zodra de auditor heeft bepaald welke middelen nodig zijn voor de audit, zal ik de opdrachtbrief kunnen afronden en kunnen de werkzaamheden starten. U hoort er in de komende weken meer over.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De nationale actiedag van 25 juni op Brussels Airport" (56005829C)
- Bert Wollants aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De staking op Brussels Airport" (56005875C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De staking op Brussels Airport" (56006504C)

19.01 Britt Huybrechts (VB): *Kunt u toelichting geven over de hinder voor Brussels Airport als gevolg van de nationale actiedagen op 31 maart en 25 juni 2025? Ik had onder meer graag informatie over de economische schade en het overleg met de bonden gekregen. Hoe staat u tegenover de invoering van een minimumbediening zodat Brussels Airport niet volledig stilvalt bij een staking?*

19.02 Bert Wollants (N-VA): *De vakbondsactie van 25 juni had heel wat impact voor de luchthaven.*

Kunt u meer toelichting geven over de economische schade en de gevolgen voor de reizigers? Wat zijn

L'incident est clos.

18 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'audit de l'Inspection des finances sur le projet RER" (56005806C)

18.01 Frank Troosters (VB): *En avril, vous aviez annoncé que vous demanderiez un audit de l'Inspection des finances sur le dérapage des coûts liés à la concrétisation du projet RER.*

Cela a-t-il déjà été fait entre-temps? Quels seront la portée de cet audit et le calendrier pour sa réalisation?

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le projet de lettre de mission est actuellement en cours de rédaction. J'ai également envoyé une lettre aux administrateurs délégués d'Infrabel et de TUC RAIL, qui ont tous deux confirmé leur collaboration. Dès que l'auditeur aura déterminé les moyens nécessaires à la réalisation de l'audit, je pourrai finaliser la lettre de mission et les travaux pourront être entamés. Vous en entendrez davantage dans les semaines à venir.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La journée d'action nationale le 25 juin à Brussels Airport" (56005829C)
- Bert Wollants à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève à Brussels Airport" (56005875C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La grève à Brussels Airport" (56006504C)

19.01 Britt Huybrechts (VB): *Pouvez-vous commenter les désagréments causés à Brussels Airport par les journées d'action nationales des 31 mars et 25 juin 2025? J'aurais notamment souhaité obtenir des informations sur les dommages économiques et la concertation avec les syndicats. Quelle est votre position par rapport à l'introduction d'un service minimum afin que Brussels Airport ne soit pas complètement à l'arrêt lors d'une grève?*

19.02 Bert Wollants (N-VA): *L'action syndicale du 25 juin a eu une incidence considérable sur l'aéroport.*

Pouvez-vous nous en dire plus sur les dommages économiques et l'impact sur les voyageurs? Quelles

de belangrijkste verzuchtingen van de vakbonden met betrekking tot de luchtvaartsector?

sont les principales revendications des syndicats à l'égard du secteur de l'aviation?

19.03 Minister **Jean-Luc Crucke** (Nederlands): De acties waarnaar u verwijst, houden verband met de nationale vakbondsacties tegen bepaalde regeringsmaatregelen en niet met sociale onrust in de luchtvaartsector. Brussels Airport is een privéonderneming met eigen overlegorganen. Ik zal het raadgevend orgaan van de onderneming niet vervangen.

19.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): Les grèves que vous mentionnez sont liées aux actions syndicales nationales de protestation contre certaines mesures gouvernementales et non à un malaise social dans le secteur de l'aviation. Brussels Airport est une entreprise privée dotée de ses propres organes de concertation. Je ne vais pas me substituer pas à son organe consultatif.

De vraag naar de effecten van de stijging van de inschepingstaks is een vraag voor de minister van Financiën.

La question sur les effets de l'augmentation de la taxe d'embarquement doit être adressée au ministre des Finances.

Op 31 maart 2025 mochten vliegtuigen met passagiers enkel landen. Op de vertrekkende vluchten zaten geen passagiers wegens een gebrek aan personeel voor de veiligheidsscreening. Er was op voorhand aan de luchthavenmaatschappijen gevraagd de vluchten te annuleren om te vermijden dat de reizigers naar de luchthaven zouden komen. Op 31 maart waren er geen vertrekkende passagiers en 68 % minder aankomende passagiers. Slechts een zeer klein percentage kon in de dagen ervoor of erna worden gecompenseerd. De inkomsten gingen in grote mate verloren. Bij de cargovluchten was er een daling van 50 %.

Le 31 mars 2025, seuls les avions avec des passagers à bord ont pu atterrir. Aucun passager n'a pris place dans les vols au départ de l'aéroport en raison du manque de personnel pour les contrôles de sécurité. Les compagnies aéroportuaires avaient été invitées au préalable à annuler les vols afin d'éviter que les passagers ne fassent le déplacement vers l'aéroport. Le 31 mars, l'aéroport a enregistré une baisse de 100 % dans le sens des départs et de 68 % dans le sens des arrivées. Seul un très faible pourcentage de passagers a pu obtenir une compensation dans les jours qui ont précédé ou suivi. Les pertes de revenus ont été considérables. Pour les vols-cargo, la baisse a été de 50 %.

Er was personeel aanwezig om de luchthaven operationeel te houden, bijvoorbeeld om een noodlanding af te handelen. Er was ook een minimumbezetting voor de stafscreening. De aanpak van dit soort situaties is in alle luchthavens ongeveer dezelfde.

Du personnel était présent afin de maintenir l'aéroport opérationnel, par exemple pour gérer tout atterrissage d'urgence. Une capacité minimum était également assurée pour le screening du personnel. La gestion de telles situations est à peu près identique dans tous les aéroports.

De nationale stakingsdag van 25 juni, die opnieuw niets te maken had met specifieke eisen van de luchtvaartsector, had een impact op alle luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven. De economische impact wordt geraamd op 25 miljoen euro per stakingsdag. Op 25 juni werden 251 vertrekkende vluchten en 170 van de geplande 268 aankomsten geannuleerd. Het ging om 60.000 passagiers.

La journée de grève nationale du 25 juin, qui était de nouveau sans rapport avec les demandes spécifiques du secteur aérien, a eu une incidence sur toutes les compagnies aériennes actives à l'aéroport. Les répercussions économiques sont estimées à 25 millions d'euros par jour de grève. Le 25 juin, 251 vols au départ de l'aéroport et 170 des 268 arrivées prévues ont été annulés, touchant 60 000 passagers.

Mijn deur staat altijd open voor overleg. Ik zal altijd zoeken naar een evenwicht tussen het stakingsrecht, de veiligheid en de economische impact.

Ma porte est toujours ouverte pour le dialogue. Je rechercherai toujours un équilibre entre le droit de grève, la sécurité et les répercussions économiques.

19.04 **Britt Huybrechts** (VB): Ook al zijn luchthavens privéondernemingen, we moeten hen aanmoedigen om in te zetten op een minimale dienstverlening. De economische schade voor de maatschappijen is aanzienlijk. Daar komt nog bij dat

19.04 **Britt Huybrechts** (VB): Même si les aéroports sont des entreprises privées, nous devrions les encourager à instaurer un service minimum. Le préjudice économique pour les compagnies aériennes est important. En outre, la

de inschepingstaks hen nog eens 3 miljoen euro zal kosten.

19.05 Bert Wollants (N-VA): Niemand heeft er baat bij dat er gestaakt wordt op de luchthaven. Stakingen hebben er in het verleden al voor gezorgd dat luchtvaartmaatschappijen failliet gingen.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Valse theoriecertificaten voor het rij-examen" (56005834C)

20.01 Anthony Dufrane (MR): Sinds enkele jaren strekt de fraude bij het rijexamen zich ook uit tot het theoretische examen: valse certificaten, fraude in de examencentra, gebruik van telefoons of valse rijschoolcertificaten.

Bepaalde netwerken maken misbruik van de lichtgelovigheid van mensen om geld af te troggelen, met een reëel risico voor de verkeersveiligheid. Zo gebeurt het dat mensen slagen voor het praktische rijexamen en op de openbare weg terechtkomen zonder dat ze de vereiste kennis opgedaan hebben.

Hebt u cijfers over het gebruik van valse theoriecertificaten? Werden er netwerken ontdekt die zich aan dergelijke gevallen van fraude schuldig maken? Zult u maatregelen nemen om de namaak van dergelijke certificaten te bemoeilijken? Wat zijn de meest voorkomende vormen van fraude?

20.02 Minister Jean-Luc Crucke (Frans): Sinds de zesde staatshervorming behoren de organisatie van de theoretische examens en de uitreiking van de theoriecertificaten tot de bevoegdheid van de gewesten.

Alle examenresultaten kunnen opgevraagd worden via het programma Mercurius. Als er geen geslaagd examenresultaat geregistreerd is in Mercurius, kan er geen rijbewijs afgeleverd worden, zelfs niet als er een theoriecertificaat wordt voorgelegd. Als er een dergelijk certificaat wordt voorgelegd aan de gemeente maar het overeenkomstige resultaat niet zichtbaar is, dan neemt de gemeente contact op met het bevoegde gewest. Als het certificaat vals blijkt te zijn, wordt het aan de politie bezorgd.

Ik nodig u dan ook uit om de gewesten hierover te bevragen.

20.03 Anthony Dufrane (MR): Uw antwoord stelt me gerust.

taxe d'embarquement leur coûtera 3 millions d'euros supplémentaires.

19.05 Bert Wollants (N-VA): Les grèves dans les aéroports ne profitent à personne. Dans le passé, des grèves ont entraîné la faillite de compagnies aériennes.

L'incident est clos.

20 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les faux certificats de réussite pour les permis théoriques" (56005834C)

20.01 Anthony Dufrane (MR): Depuis plusieurs années, la fraude au permis de conduire s'est étendue à l'examen théorique: faux certificats de réussite, triche dans les centres, utilisation de téléphones ou de faux certificats d'auto-école.

Des réseaux profitent de la crédulité pour se faire de l'argent et le risque pour la sécurité routière est réel. Des individus peuvent passer le permis pratique et se retrouver sur nos routes sans les connaissances requises.

Disposez-vous de chiffres quant à l'utilisation de faux certificats de réussite? Avez-vous identifié des réseaux pratiquant ce type de fraude? Comptez-vous renforcer la sécurité autour des attestations de réussite? Quels sont les types de triche les plus recensés?

20.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en français): Depuis la sixième réforme de l'État, l'organisation des examens théoriques et la délivrance des certificats de réussite relèvent de la compétence des Régions.

Tous les résultats d'examens peuvent être consultés grâce au programme Mercurius. Si aucun résultat d'examen réussi n'est enregistré dans Mercurius, aucun permis de conduire ne peut être délivré, même en présence d'un certificat de réussite. Lorsqu'un tel certificat est présenté à la commune mais que le résultat correspondant n'apparaît pas, la commune prend contact avec la Région compétente. Si le certificat s'avère frauduleux, celui-ci est transmis à la police.

Je vous invite à interroger les Régions.

20.03 Anthony Dufrane (MR): Vous m'avez rassuré.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[21] Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De wisselende beschikbaarheid van de NMBS-abonnementen afhankelijk van het aankoopkanaal" (56005836C)

[21] Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disponibilité variable des abonnements de la SNCB en fonction de la plateforme d'achat" (56005836C)

[21.01] Anthony Dufrane (MR): *Sommige producten van de NMBS zijn enkel beschikbaar via de app van de NMBS en niet via de website.*

[21.01] Anthony Dufrane (MR): *Certains produits de la SNCB ne sont disponibles que sur l'application SNCB et non sur le site.*

Die situatie is discriminerend voor personen die geen toegang hebben tot de app. In het kader van de bestrijding van de digitale kloof kan een dergelijke vorm van discriminatie niet door de beugel. Sommige mensen hebben geen smartphone en krijgen daardoor geen toegang tot bepaalde producten die voor hen misschien voordeliger zouden zijn. Het risico bestaat dat zij niet langer de trein nemen, maar kiezen voor andere vervoersmiddelen, die koolstof uitstoten.

Cette situation discrimine les personnes n'ayant pas accès à l'application. Dans le cadre de la lutte contre la fracture numérique, une telle discrimination est impensable. Certaines personnes n'ont pas de smartphone et ne peuvent donc pas avoir accès à certains produits potentiellement plus avantageux pour eux. Elles risquent de se détourner du train pour d'autres moyens de transports carbonés.

Hoe verklaart u dat de NMBS niet via alle kanalen dezelfde formules aanbiedt? Beschouwt u dat als een vorm van discriminatie? Wat doet de NMBS om de digitale kloof te dichten? Hoe rechtvaardigt de NMBS dat bepaalde formules op sommige platformen aangeboden worden, maar niet op andere? Bestaan er daarvoor criteria zoals bijvoorbeeld het doelpubliek?

Comment expliquez-vous que la SNCB ne propose pas les mêmes offres aux mêmes endroits? Considérez-vous cela comme une forme de discrimination? Que fait la SNCB pour lutter contre la fracture numérique? Comment la SNCB justifie-t-elle la présence de certaines offres sur certaines plateformes et pas ailleurs? Y a-t-il des critères comme le public cible?

[21.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De NMBS stelt dat de promotie van digitale verkoopkanalen leidt tot lagere kosten, een kwalitatievere dienstverlening en innovaties die nuttig zijn voor de reiziger. Maar ik blijf de aandacht erop vestigen dat er voor een aantal gebruikers een digitale kloof gaapt.

[21.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La SNCB explique que la promotion des canaux de ventes digitaux réduit les coûts, améliore la qualité du service et propose des innovations utiles aux voyageurs. Mais j'attire l'attention sur la fracture numérique pour certains usagers.

De aanboddifferentiëring volgens het verkoopkanaal is wettelijk geregeld. Volgens de Europese verordening 2021/782 mogen spoorwegbedrijven kiezen voor een enkel verkoopkanaal dat ook digitaal is. De NMBS verzekert ons dat ze deze strategie evenwichtig uitvoert. Ze zorgt ervoor dat haar dienstverlening toegankelijk blijft voor alle reizigers, dus ook voor hen die digitaal minder vaardig zijn.

Les offres différenciées selon le canal de vente sont légalement encadrées. Le règlement européen 2021/782 autorise les entreprises ferroviaires à recourir à un canal de vente unique, y compris digital. La SNCB assure mettre en œuvre cette stratégie de manière équilibrée. Elle veille à préserver l'accessibilité de ses services pour l'ensemble des voyageurs, y compris ceux qui ne maîtrisent pas les outils numériques.

Zo biedt de NMBS aan alle reizigers een brede waaier van vervoerbewijzen aan die ongeacht het verkoopkanaal tegen dezelfde prijs kunnen worden aangekocht, behoudt ze een aanzienlijk aantal loketten en een contactcenter waarnaar 7 op 7 kan worden gebeld, stelt ze tutorials voor en werkt ze samen met organisaties zoals AnySurfer om de digitale kanalen beter toegankelijk te maken, met

Dans ce cadre, elle propose une large gamme de titres de transport pour tous voyageurs, disponibles sans variation de prix en fonction du canal de vente utilisé; elle maintient un nombre significatif de guichets, ainsi que son centre d'appel accessible 7 jours sur 7; elle propose des tutoriels et collabore avec des organismes comme AnySurfer afin d'améliorer l'accessibilité des canaux digitaux,

name voor personen met een handicap.

notamment pour les personnes en situation de handicap.

De ontwikkeling van digitale verkoopkanalen bevordert de modernisering van de dienstverlening en is een engagement voor meer inclusie. Niettemin zal ik aandacht blijven hebben voor de kwetsbare doelpublieken. Ik heb mijn bezorgdheid kenbaar gemaakt aan de NMBS, die ik ertoe aanmoedigt gebruik te maken van de European Disability Card.

Le développement des canaux de vente digitaux promeut la modernisation du service et constitue un engagement pour plus d'inclusion. Cependant, je reste attentif aux publics vulnérables. C'est une préoccupation que j'ai relayée vers la SNCB, que j'encourage à utiliser la European Disability Card.

21.03 Anthony Dufrane (MR): Ik ben blij dat u de strijd tegen de digitale kloof wilt voorzetten.

21.03 Anthony Dufrane (MR): Je me réjouis que vous souhaitiez poursuivre la lutte contre la fracture numérique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De opgelegde verkeerscursussen aan minderjarigen tijdens schooluren" (56005962C)

22 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les formations à la circulation imposées aux mineurs pendant les heures de cours" (56005962C)

22.01 Niels Tas (Vooruit): Justitiehuizen verwijzen daders van verkeersovertredingen vaak door naar een verkeersveiligheidskursus van Vias. Minderjarige daders krijgen echter verkeerscursussen aangeboden tijdens de schooldagen. Daardoor komen hun schoolprestaties in gevaar.

22.01 Niels Tas (Vooruit): Les maisons de justice orientent souvent les auteurs d'infractions routières vers une formation à la sécurité routière organisée par l'institut Vias. Cependant, les auteurs mineurs se voient proposer ces formations à la circulation pendant les jours d'école, ce qui peut compromettre leurs résultats scolaires.

Hoeveel verkeerscursussen worden er jaarlijks georganiseerd? Is er een weekend- of schoolvakantieaanbod?

Combien de formations à la circulation sont organisées chaque année? Des formations sont-elles également proposées durant les week-ends ou les vacances scolaires?

Wilt u met de justitiehuizen en Vias overleggen over een betere planning, en met name over de organisatie van cursussen voor scholieren buiten de schooluren?

Envisagez-vous de consulter les maisons de justice et l'institut Vias afin d'améliorer la planification, et notamment d'organiser les formations destinées aux élèves en dehors des heures scolaires?

22.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De opvolging van verkeersrecidivisten vereist meer maatregelen. Daarom ontwikkelen we een databank voor recidivisten, die moet zorgen voor een gedragswijziging. Herstelopleidingen dienen hetzelfde doel. Mijn kabinet heeft al overlegd met het kabinet van Waals minister Lescrenier en met de justitiehuizen over die opleidingen en kreeg zo een beter zicht op de druk die verkeersdossiers leggen op de Franstalige justitiehuizen.

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Le suivi des chauffards récidivistes nécessite davantage de mesures. C'est pourquoi nous développons une base de données des récidivistes, dans le but d'opérer un changement de comportement. Les formations de réintégration poursuivent le même objectif. Mon cabinet a déjà consulté le cabinet de la ministre wallonne, Mme Lescrenier, ainsi que les maisons de justice au sujet de ces formations, ce qui a permis d'acquérir une vision plus claire de la pression que les dossiers liés à la circulation exercent sur les maisons de justice francophones.

Minister Lescrenier zal een rondetafelgesprek opstarten om een structurele oplossing te vinden voor de toename van de straffen en maatregelen die

La ministre Lescrenier organisera une table ronde afin de trouver une solution structurelle à l'augmentation des sanctions et des mesures

voortvloeien uit verkeersovertredingen. De Franstalige justitiehuizen hebben heel weinig dossiers van minderjarigen. Ze hebben er veel meer van jongvolwassenen, die soms hoger onderwijs volgen.

Bij het plannen van de opleidingen houden zowel de justitieassistenten als Vias rekening met school- of beroepsverplichtingen. Er zijn twee formules, namelijk een opleiding op een zaterdag, een dag en twee weekavonden, en een andere van drie dagen per week.

Bij de inschrijving voor de opleiding delen de justitiehuizen en Vias individuele informatie mee, zodat de organisatie van de opleidingen kan worden aangepast. Voor minderjarigen kan worden gevraagd dat de opleiding tijdens de schoolvakanties plaatsvindt.

De justitiehuizen vallen onder de bevoegdheid van de gemeenschappen. Daarom verzoek ik u om uw vragen te stellen aan mijn collega's die bevoegd zijn voor de justitiehuizen.

Mijn kabinet zal zich actiever inzetten op de rondetafelconferenties van het kabinet-Lescrenier, waar ik ook de problemen die u hier vermeldt, zal doorgeven.

22.03 Niels Tas (Vooruit): Wij zullen dat onderwerp ook op gemeenschapsniveau aankaarten.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De speedpedelecs" (56005967C)

23.01 Niels Tas (Vooruit): *Speedpedelecgebruikers moeten zich veilig en welkom voelen, zonder andere fietsers in gevaar te brengen. Dat begint met goede regelgeving, infrastructuur en veilige fietspaden.*

Bent u bereid om de huidige regels rond het gebruik van fietspaden door speedpedelecs te herbekijken? Is er een concreet plan om voor speedpedelecs fietsinfrastructuur naast spoorlijnen aan te leggen? Hoe ziet u de balans tussen veiligheid voor kwetsbare fietsers en de noden van de speedpedelecgebruikers?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De

déoulant des infractions routières. Les maisons de justice francophones traitent très peu de dossiers impliquant des mineurs. En revanche, elles en ont beaucoup plus concernant de jeunes adultes, qui suivent parfois une formation dans l'enseignement supérieur.

Lors de la planification des formations, tant les assistants de justice que l'institut Vias tiennent compte des obligations scolaires ou professionnelles. Deux formules sont proposées: l'une avec un programme réparti sur un samedi, un jour de semaine et deux soirées en semaine, et l'autre avec des cours durant trois jours en semaine.

Lors de l'inscription à la formation, les maisons de justice et l'institut Vias communiquent les informations individuelles, afin d'adapter l'organisation des formations. Pour les mineurs, il peut être demandé que la formation ait lieu pendant les vacances scolaires.

Les maisons de justice relèvent de la compétence des communautés. Je vous invite donc à adresser vos questions à mes collègues compétents pour les maisons de justice.

Mon cabinet s'engagera plus activement dans les tables rondes organisées par le cabinet de la ministre Lescrenier, où je transmettrai également les problèmes que vous avez soulevés ici.

22.03 Niels Tas (Vooruit): Nous aborderons ce sujet également au niveau communautaire.

L'incident est clos.

23 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les speed pedelecs" (56005967C)

23.01 Niels Tas (Vooruit): *Les utilisateurs de speed pedelecs doivent se sentir en sécurité et bienvenus, sans mettre en danger les autres cyclistes. Cela commence par une réglementation claire, des infrastructures de qualité et des pistes cyclables sûres.*

Êtes-vous disposé à réexaminer les règles existantes relatives à l'utilisation des pistes cyclables par les speed pedelecs? Un plan concret vise-t-il à aménager des infrastructures cyclables pour les speed pedelecs le long des lignes ferroviaires? Comment comptez-vous parvenir à un équilibre entre la sécurité des cyclistes faibles et les besoins des utilisateurs de speed pedelecs?

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais):

interfederale werkgroep die zich over de nieuwe wegcode heeft gebogen, heeft speedpedelecs zo goed als gelijkgesteld met andere fietsers. Ze worden toegelaten op alle fietsinfrastructuur, behalve op fietspaden die ook voetpaden zijn. Als er aanpassingen nodig zijn, dan zal ik dat van mijn administratie horen. Aangepaste fietsinfrastructuur is een gewestelijke bevoegdheid.

Vacante spoorwegbermen worden ter beschikking gesteld voor de aanleg van fietssnelwegen door de NMBS en Infrabel. Er bestaat trouwens een charter van de fietssnelwegen en ik ondersteun de aanleg van fietspaden naast de spoorwegen volledig. Fietsers en gebruikers van een speedpedelec moeten naast elkaar kunnen bestaan.

Het incident is gesloten.

24] Samengevoegde vragen van

- Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De stijgende vraag naar internationale spoorverbindingen" (56005968C)
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De plannen van Deutsche Bahn voor een nieuwe ICE-verbinding" (56005983C)
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Een strategische halte in Luik-Guillemins voor de hogesnelheidstreinen tussen Londen en Duitsland" (56006249C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De impact voor binnenlandse treinreizigers van de nieuwe treinverbinding naar Duitsland" (56006387C)

24.01] Niels Tas (Vooruit): De internationale trein zit duidelijk in de lift. Dat is goed nieuws voor het klimaat en voor duurzame mobiliteit. Ook het federale regeerakkoord erkent het belang van vlotte en kwaliteitsvolle internationale verbindingen. De trein neerzetten als volwaardig alternatief voor het vliegtuig of de auto vereist keuzes en investeringen. De Eurostar boekte vorig jaar succes en kondigt capaciteitsverhogingen aan.

Hoe zult u, samen met de NMBS en Infrabel, inspelen op de groeiende vraag naar internationale treinreizen? Welke stappen zijn er al gezet voor bijkomende capaciteit? Speelt België een actieve rol rond nieuwe nachttreinen en nieuwe Europese

Le groupe de travail interfédéral qui s'est penché sur le nouveau code de la route, a pour ainsi dire assimilé les utilisateurs de speed pedelecs aux autres cyclistes. Ils sont dès lors admis sur toutes les infrastructures cyclables, sauf sur les pistes cyclables qui font également office de trottoirs. Si des adaptations sont nécessaires, l'administration m'en informera. Les régions sont compétentes en matière d'adaptation des infrastructures cyclables.

La SNCB et Infrabel mettent des talus de chemins de fer inutilisés à disposition pour l'aménagement d'autoroutes cyclables. Il existe d'ailleurs une charte concernant les autoroutes cyclables et je soutiens entièrement l'aménagement de pistes cyclables le long des voies de chemins de fer. Les cyclistes et les utilisateurs de speed pedelecs doivent pouvoir partager le même espace.

L'incident est clos.

24] Questions jointes de

- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La demande croissante de liaisons ferroviaires internationales" (56005968C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les projets de la Deutsche Bahn concernant une nouvelle liaison ICE" (56005983C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Un arrêt stratégique à Liège-Guillemins pour les trains à grande vitesse Londres-Allemagne" (56006249C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'incidence de la nouvelle liaison ferroviaire avec l'Allemagne pour les usagers nationaux" (56006387C)

24.01] Niels Tas (Vooruit): Le train international connaît clairement un essor. C'est une bonne nouvelle pour le climat et pour la mobilité durable. L'accord de gouvernement fédéral reconnaît également l'importance de connexions internationales fluides et de qualité. Positionner le train comme une alternative à part entière à l'avion ou à la voiture nécessite des choix et des investissements. Eurostar a enregistré du succès l'an dernier et annonce une augmentation de sa capacité.

Comment allez-vous, avec la SNCB et Infrabel, répondre à la demande croissante de voyages internationaux en train? Quelles mesures ont déjà été prises pour augmenter la capacité? La Belgique joue-t-elle un rôle actif dans le développement de

treinroutes? Hoe sluit uw beleid aan bij het regeerakkoord? Zijn de regio's betrokken bij de internationale spoorstrategie?

24.02 Tine Gielis (cd&v): Vanaf komend najaar zou er een nieuwe hogesnelheidslijn rijden tussen België en Duitsland. Ik heb hier zorgen over. België staat als transitland open voor internationale treinverbindingen, maar gaat dat niet ten koste van het binnenlandse aanbod? Wij hebben hierover al een resolutie voorbereid, die binnenkort ter bespreking zal worden voorgelegd.

Kende u de Duitse aanvraag voor die nieuwe verbinding? Heeft Infrabel daarop al gereageerd? Zo niet, wanneer verwacht men een besluit? Zijn er recent andere aanvragen voor nieuwe internationale verbindingen ingediend? Kunt u een stand van zaken geven? Wat is de mogelijke impact op bestaande verbindingen?

24.03 Gilles Foret (MR): Het station Luik-Guillemins, waarin de overheid jarenlang geïnvesteerd heeft, zou opgenomen kunnen worden in het plan voor een hst-verbinding tussen Londen en Duitsland. Daarvan zouden een groot aantal reizigers in de grensregio kunnen profiteren, en de bestaande infrastructuur zou men zich op die manier ook ten nutte kunnen maken. Daarvoor moet er wel op technisch vlak op het plan geanticipeerd worden en moet de Belgische overheid, die via de NMBS aandeelhouder is van Eurostar, haar duidelijke politieke steun uitspreken.

Is die steun er? Werden er besprekingen aangeknoopt met Eurostar Group om een halte in Luik te pitchen als strategische stroef? Werd er een technischehaalbaarheidsstudie opgestart in verband met de noodzakelijke aanpassingswerken in het station Luik-Guillemins? Zal men in dialoog treden met de gewesten, de lokale besturen en de federale Staat om deze kandidatuur kracht bij te zetten en Luik als volwaardig station op te nemen in het Europese hst-net?

24.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Deutsche Bahn plant vanaf het najaar 2026 een nieuwe IC-verbinding tussen Antwerpen en Keulen. Er werd al een formele aanvraag ingediend. Die hogesnelheidstreinen zouden twee keer per dag rijden in beide richtingen, maar dat traject is al heel druk. Ik ben bang dat de binnenlandse reiziger de dupe wordt.

nouveaux trains de nuit et de nouvelles lignes ferroviaires européennes? En quoi votre politique s'inscrit-elle dans le cadre de l'accord gouvernemental? Les régions sont-elles impliquées dans la stratégie ferroviaire internationale?

24.02 Tine Gielis (cd&v): Dès l'automne prochain, une nouvelle ligne à grande vitesse devrait relier la Belgique à l'Allemagne. J'ai quelques inquiétudes à ce sujet. La Belgique, en tant que pays de transit, reste ouverte aux liaisons ferroviaires internationales, mais cela ne risque-t-il pas de se faire au détriment de l'offre nationale? Nous avons déjà préparé une résolution à ce sujet, qui sera prochainement soumise à discussion.

Êtes-vous au courant de la demande allemande pour cette nouvelle liaison ferroviaire? Infrabel y a-t-elle déjà répondu? Dans la négative, quand une décision est-elle attendue? D'autres demandes de nouvelles liaisons internationales ont-elles été introduites récemment? Pouvez-vous faire le point sur la situation? Quelle est l'incidence possible sur les liaisons existantes?

24.03 Gilles Foret (MR): Après avoir bénéficié d'investissements publics, la gare de Liège-Guillemins pourrait être incluse dans le projet de liaison à grande vitesse entre Londres et l'Allemagne: ce serait utile à une large population transfrontalière et valoriserait les infrastructures existantes. Ce projet requiert une anticipation technique et un soutien politique clair de l'État belge, actionnaire d'Eurostar via la SNCB.

Ce soutien lui est-il acquis? Des discussions ont-elles été engagées avec Eurostar Group pour faire valoir un arrêt à Liège comme un atout stratégique? A-t-on lancé une étude de faisabilité technique des aménagements nécessaires en gare de Liège-Guillemins? Un dialogue est-il prévu entre les régions, les autorités locales et l'État fédéral pour renforcer cette candidature et intégrer pleinement Liège dans le réseau européen de grande vitesse?

24.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La Deutsche Bahn envisage de lancer une nouvelle liaison IC entre Anvers et Cologne à partir de l'automne 2026. Une demande formelle a déjà été introduite à cette fin. Ces trains à grande vitesse circuleraient deux fois par jour dans les deux directions, mais ce tronçon est déjà très fréquenté. Je crains que le voyageur intérieur ne soit lésé par cette nouvelle liaison.

Welke impact zal dit hebben op het nationale treinverkeer meer bepaald op de lijnen 25 en 27? Zult u er bij de NMBS op aandringen dat binnenlandse treinreizigers het niet met minder verbindingen zullen moeten stellen?

[24.05] Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik ben op de hoogte van de aanvraag en ik vind het een goede zaak. Het past in de plannen van de regering om grote Europese steden en de luchthavens via internationale treinverbindingen te verbinden.

Infrabel behandelt de aanvragen voor rijpaden in het kader van de wettelijke procedures. Daarna zal de eventuele impact op onze nationale spoorwegen in kaart gebracht kunnen worden. De NMBS heeft naar aanleiding van de aanvraag uiteraard rekening gehouden met haar verplichtingen binnen het openbaredienstencontract.

De opening van de spoorwegmarkt is een Europees doel en we moeten meerdere operatoren op het spoorwegnetwerk laten samenwerken zodat internationaal en nationaal verkeer elkaar niet in de weg zitten. Ik zal erop toezien dat de NMBS het openbaredienstcontract naleeft. Daartoe moet een betere planning gemaakt worden en de beschikbare capaciteit moet beter benut worden. De drukke assen voor nationaal verkeer, zijn vaak ook de assen die internationale treinen gebruiken.

Het performantiecontract van Infrabel voorziet in een rijpadcatalogus waarin alle bruikbare trajecten zullen worden vastgelegd en door operatoren zullen kunnen worden besteld. Om dat mogelijk te maken, wordt de Europese regelgeving momenteel bijgestuurd.

Het internationale treinverkeer heeft ook nood aan vlotte interoperabiliteit tussen de spoornetten van de betrokken landen. Ook daar valt nog een belangrijke weg af te leggen.

De NMBS werkt samen met de Oostenrijkse, Duitse en Franse spoormaatschappij om nachttreinen te ontwikkelen. Die zijn moeilijk rendabel te maken omdat ze hoge exploitatiekosten hebben. Zonder steun zijn die tickets onvermijdelijk duurder dan vliegtickets. De NMBS heeft nog geen rendabel project gevonden.

(Frans) Alleen Eurostar biedt rechtstreekse hogesnelheidsverbindingen tussen Londen en het Europese vasteland aan. Eurostar en twee concurrerende bedrijven hebben onlangs bepaalde aankondigingen gedaan, maar die zijn voor hun

Quelle incidence cette nouvelle liaison aura-t-elle sur le trafic ferroviaire national, plus particulièrement sur les lignes 25 et 27? Insisterez-vous auprès de la SNCB pour que les voyageurs intérieurs ne soient pas confrontés à une diminution des liaisons?

[24.05] Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Je suis au courant de cette demande et j'estime qu'il s'agit d'une bonne chose. Elle s'inscrit dans les projets du gouvernement visant à relier les grandes villes européennes et les aéroports par des liaisons ferroviaires internationales.

Infrabel traite les demandes de sillons dans le cadre des procédures légales. Ensuite, nous pourrions analyser l'éventuelle incidence de cette liaison sur nos voies ferrées nationales. À la suite de cette demande, la SNCB a évidemment tenu compte des engagements qu'elle a pris dans le cadre du contrat de service public.

L'ouverture du marché ferroviaire est un objectif européen et nous devons permettre à plusieurs opérateurs de coopérer sur le réseau ferroviaire afin d'éviter toute interférence entre le trafic international et national. Je veillerai à ce que la SNCB respecte le contrat de service public. Pour cela, il faut améliorer la planification et utiliser la capacité disponible de manière plus efficace. Bien souvent, les axes très fréquentés par le trafic national sont également ceux empruntés par les trains internationaux.

Le contrat de performance d'Infrabel prévoit l'élaboration d'un catalogue de sillons dans lequel tous les itinéraires utilisables seront répertoriés et pourront être réservés par les opérateurs. Pour permettre la réalisation de cet objectif, la réglementation européenne est actuellement en cours d'adaptation.

Le trafic ferroviaire international a également besoin d'une interopérabilité efficace entre les réseaux ferroviaires des pays concernés. Dans ce domaine aussi, un travail important reste à accomplir.

La SNCB collabore avec les compagnies ferroviaires autrichienne, allemande et française pour développer des trains de nuit. Il est difficile de rentabiliser ceux-ci en raison de leurs coûts d'exploitation élevés. Sans soutien, les billets sont inévitablement plus chers que les billets d'avion. La SNCB n'a pas encore conçu de projet rentable.

(En français) Seul Eurostar relie directement à grande vitesse Londres et le continent. Eurostar, mais aussi deux entreprises concurrentes, ont fait de récentes annonces qui n'engagent qu'elles.

rekening.

In België zijn er vier stations waar er internationale hogesnelheidstreinen halteren: Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. Alleen in Brussel-Zuid is er een terminal met aparte perrons, wat het mogelijk maakt om reizigers aan de grenzen van de Schengenzone te controleren. Dat is noodzakelijk voor het treinverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk.

Om andere stations met zulke voorzieningen uit te rusten moet er voldaan worden aan bepaalde voorwaarden op het stuk van de ontwikkeling van het aanbod, het reizigerspotentieel en de beschikbaarheid van veiligheids-, politie- en douanepersoneel.

24.06 Niels Tas (Vooruit): Het is bekend dat de internationale trein moeilijk kan concurreren met de luchtvaart. Daarom heeft die vaak wat hulp nodig van de overheid. Ik roep u op om te blijven kijken naar nationale en internationale mogelijkheden. Laten we vanuit België het signaal geven dat er kansen liggen, dan wordt dat wellicht opgepikt.

24.07 Tine Gielis (cd&v): Er ligt heel wat op tafel om tot een totaalaanpak te komen, maar de binnenlandse reiziger mag hiervan niet de dupe worden.

24.08 Gilles Foret (MR): Ik wil toch even de nadruk leggen op het grensoverschrijdende karakter van Luik als spoorhub in de Euregio. U moet dat tewerkstellingsgebied samen met uw Nederlandse en Duitse ambtgenoot opnieuw onder de loep nemen om op de debatten van de komende maanden te kunnen wegen.

24.09 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Uw antwoord maakt me niet veel wijzer. Alleen al de verbinding Antwerpen-Brussel maakt duidelijk dat er binnenlandse treinen zijn opgeofferd ten voordele van internationale. Gerust ben ik ook niet op de plannen met Deutsche Bahn en andere internationale partners. Ik hoor overigens dat de Eurocity Direct heel weinig wordt gebruikt.

Het incident is gesloten.

25 **Samengevoegde vragen van**

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De spoorlijn Antwerpen-Brussel" (56005531C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het verminderde treinaanbod tussen Antwerpen en

La Belgique compte quatre gares où s'arrêtent les trains internationaux à grande vitesse: Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Antwerpen-Centraal et Liège-Guillemins. Seule Bruxelles-Midi dispose d'un terminal et de quais isolés permettant le contrôle des voyageurs aux frontières de l'espace Schengen, ce qui est nécessaire avec le Royaume-Uni.

Pour que d'autres gares soient ainsi équipées, il faudrait que soient rencontrées des conditions de développement de l'offre, de potentiel de voyageurs et de disponibilité d'effectifs de sécurité, de police et de douane.

24.06 Niels Tas (Vooruit): L'on sait que les trains internationaux ont du mal à concurrencer le transport aérien. C'est pourquoi ils ont souvent besoin d'aides d'État. Je vous invite à continuer à étudier les opportunités nationales et internationales. Envoyons un signal depuis la Belgique pour montrer qu'il existe des opportunités, et il se peut que l'on s'en saisisse.

24.07 Tine Gielis (cd&v): De nombreux projets sont sur la table, ce qui devrait permettre de parvenir à une approche globale, mais le transport intérieur de voyageurs ne doit pas en pâtir.

24.08 Gilles Foret (MR): Permettez-moi d'insister sur le caractère transfrontalier du pôle de Liège au sein de l'Euregio. Reconsidérez tout ce bassin avec vos homologues néerlandais et allemand afin de peser dans les discussions des prochains mois.

24.09 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Votre réponse ne m'apprend pas grand-chose. La seule liaison Anvers-Bruxelles montre clairement que des trains du service intérieur ont été sacrifiés au profit de trains internationaux. Je m'inquiète également à propos des projets de la Deutsche Bahn et d'autres partenaires internationaux. Par ailleurs, j'ai entendu dire que l'Eurocity Direct circule avec très peu de voyageurs.

L'incident est clos.

25 **Questions jointes de**

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat et Transition environnementale) sur "La ligne ferroviaire Anvers-Bruxelles" (56005531C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat et Transition environnementale) sur "La réduction de l'offre de trains entre Anvers et Bruxelles en

Brussel door werken in Mechelen" (56005560C)

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Er rijden deze zomer wegens werken in Mechelen minder treinen op de lijn Antwerpen-Brussel. TreinTramBus vraagt aandacht voor de impact hiervan, zeker gezien de al bestaande druk op dit traject door de Eurocity Direct Brussel-Amsterdam. Volgens TreinTramBus zijn er goede alternatieven zoals een omleiding via Muizen of de Eurocity Direct Antwerpen-Brussel openstellen voor binnenlandse reizigers.

Hoe ziet u de beslissing om deze zomervakantie minder treinen te laten rijden tussen Antwerpen en Brussel? Kan er niet toch iets geregeld worden met de Eurocity Direct? Kan de werking daarvan worden geëvalueerd? TreinTramBus stelt ook voor om de weinige treinen langer te maken, voor extra zitplaatsen. Is die optie grondig bekeken? Bent u bereid hier werk van te maken? Ik vernoemde ook de omleiding via Muizen. Volgens de NMBS werd die piste onderzocht, maar niet weerhouden. Kunt u toelichten waarom niet?

25.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Het treinverkeer tussen Antwerpen en Brussel staat inderdaad onder druk. Tijdens de spits is er nu slechts één trein per uur extra. Dikwijls telt hij slechts de helft van het aangekondigde aantal treinstellen. TreinTramBus heeft een aantal alternatieven voorgesteld. Wat denkt u daarvan? Is het mogelijk om de Eurocity Direct toch, eventueel tijdelijk, in te zetten? Kan een omleiding via Muizen?

Het is echt tijd om de NMBS op het openbaredienstcontract te wijzen.

25.03 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): De NMBS moet zorgen voor de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening. Bij werken of overmacht mag de NMBS de treindienst tijdelijk aanpassen. Reizigers moeten vooraf geïnformeerd worden, en voor zover haalbaar moet er in een alternatief worden voorzien. Infrabel heeft verschillende scenario's bestudeerd om de hinder van deze werf te beperken.

Op weekdays tijdens de spitsuren zullen de S1-trein Nijvel-Antwerpen en de IC07 Charleroi-Antwerpen niet rijden van Brussel naar Antwerpen. Wel komt er een extra IC in die richting. In het weekend zijn de aanpassingen beperkt.

raison de travaux à Malines" (56005560C)

25.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Moins de trains circuleront cet été sur les lignes entre Anvers et Bruxelles à cause de travaux à Malines. L'association TreinTramBus appelle à prêter attention aux effets de cette réduction, en particulier vu la pression déjà existante sur cet itinéraire en raison de l'Eurocity Direct entre Bruxelles et Amsterdam. Selon TreinTramBus, des alternatives adéquates existent, telles qu'une déviation via Muizen ou l'ouverture de l'Eurocity Direct entre Anvers et Bruxelles pour les voyageurs nationaux.

Que pensez-vous de la décision de faire circuler moins de trains entre Anvers et Bruxelles pendant les vacances d'été? Une solution impliquant l'Eurocity Direct n'est-elle vraiment pas envisageable? L'occupation des trains Eurocity Direct peut-elle être évaluée? TreinTramBus suggère également l'ajout de rames aux quelques trains qui circulent pour en augmenter la capacité. Cette option a-t-elle été examinée de manière approfondie? Êtes-vous prêt à y travailler? J'ai également évoqué la déviation via Muizen. Selon la SNCB, cette piste a été étudiée, mais elle n'a pas été retenue. Pouvez-vous expliquer pourquoi?

25.02 Staf Aerts (Ecolo-Groen): La circulation ferroviaire est effectivement sous pression entre Anvers et Bruxelles. En heure de pointe, seul un train supplémentaire circule actuellement par heure. Bien souvent, sa composition est réduite de moitié par rapport à celle annoncée. TreinTramBus a proposé plusieurs solutions. Qu'en pensez-vous? Est-il possible d'ouvrir, fût-ce temporairement, l'Eurocity Direct au trafic intérieur? Une déviation est-elle possible via Muizen?

Il est grand temps de rappeler à la SNCB les termes du contrat de service public.

25.03 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): La SNCB doit assurer la continuité et la qualité du service. Elle peut toujours adapter temporairement son offre de trains en cas de travaux ou de force majeure. Les voyageurs doivent en être informés au préalable et une solution de remplacement doit être prévue dans la mesure du possible. Infrabel a étudié plusieurs scénarios pour limiter la gêne occasionnée par ce chantier.

En semaine, aux heures de pointe, le train S1 Nivelles-Anvers et l'IC07 Charleroi-Anvers ne circuleront pas entre Bruxelles et Anvers. Un IC supplémentaire sera toutefois mis en service dans cette direction. Le week-end, les adaptations sont limitées.

Er zijn ook aanpassingen aan de dienstregelingen van andere treinen, zoals Antwerpen-Leuven en Turnhout-Antwerpen.

De NMBS informeert de reizigers een maand op voorhand over de wijzigingen. Daarvoor worden verschillende kanalen gebruikt, zoals de website, de app, sociale media en aankondigingen in de stations. Die aanpak illustreert de transparantie en de klantgerichtheid van de NMBS.

De kwaliteit van de reizigersinformatie is een indicator in het openbaredienstcontract. In 2023 heeft de NMBS daar zelfs beter gescoord dan verwacht.

De alternatieve voorstellen van TreinTramBus werden onderzocht, maar ze bleken niet uitvoerbaar.

Volgens de NMBS zou het openstellen van de Eurocity Direct tussen Antwerpen en Brussel voor binnenlandse treinreizigers maar een zeer klein gedeelte van het binnenlandse gebruik dekken, en zijn er genoeg binnenlandse alternatieven tussen Antwerpen en Brussel.

Bij de voorbereiding van het volgende transportplan heb ik de NMBS het volgende laten weten.

(Frans) Ik wil de kwaliteit van de dienstverlening op de as Brussel-Antwerpen en het vertrouwen van de reizigers in de openbare dienst herstellen, eventueel door het klassieke internationale treinaanbod mee te nemen in het openbaredienstaanbod.

(Nederlands) Ik heb aangedrongen op een evaluatie van de nieuwe internationale verbindingen en de gevolgen voor het binnenlandse aanbod. Door de infrastructuurwerken zijn de aanpassingen nog ingrijpender, onder meer door de werven rond Mechelen. Er moeten keuzes gemaakt worden met het oog op de optimalisatie van de spoorcapaciteit en het rollend materieel, maar voor mij is de reiziger de enige maatstaf.

25.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ook in juli en augustus wordt er nog dagelijks gependeld tussen Antwerpen en Brussel. Uiteraard zijn er infrastructuurwerken nodig, maar als het aanbod ook nog eens ontoereikend is, zullen pendelaars uiteindelijk afhaken. Hopelijk wordt TreinTramBus erbij betrokken wanneer de alternatieven worden bekeken. Ten slotte blijft het een doorn in het oog van de reizigers dat de Eurocity Direct niet stopt voor binnenlandse reizigers. Als we 30 % meer reizigers nodig hebben, moeten we ook mikken op toerisme.

Des modifications sont également apportées aux horaires d'autres trains, tels que Anvers-Louvain et Turnhout-Anvers.

La SNCB informe les voyageurs un mois à l'avance des modifications. À cet effet, elle utilise différents canaux, tels que son site web, son app, les réseaux sociaux et des annonces dans les gares. Cette approche illustre la transparence et l'orientation client de la SNCB.

La qualité de l'information aux voyageurs constitue un des indicateurs repris dans le contrat de service public. En 2023, la SNCB a même obtenu un score supérieur aux attentes pour cet indicateur.

Les propositions alternatives de TreinTramBus ont été examinées, mais elles se sont avérées irréalisables.

Selon la SNCB, l'ouverture de l'Eurocity Direct entre Anvers et Bruxelles aux voyageurs du service intérieur ne couvrirait qu'une très faible partie de l'utilisation du service intérieur, et celui-ci offre suffisamment d'alternatives entre Anvers et Bruxelles.

Lors de la préparation du prochain plan de transport, j'ai fait savoir à la SNCB ce qui suit.

(En français) Je souhaite restaurer la qualité du service sur l'axe Bruxelles-Anvers et la confiance des usagers dans le service public, éventuellement en y réintégrant l'offre internationale conventionnelle.

(En néerlandais) J'ai insisté sur une évaluation des nouvelles liaisons internationales et de leurs répercussions sur l'offre de trains nationaux. Les travaux d'infrastructure, notamment autour de Malines, ont rendu les adaptations encore plus drastiques. Des choix doivent être faits en vue d'optimiser la capacité ferroviaire et le matériel roulant, mais pour moi, le passager est la seule référence.

25.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Même en juillet et en août, il y a encore des navettes quotidiennes entre Anvers et Bruxelles. Des travaux d'infrastructure sont évidemment nécessaires, mais lorsque l'offre est en outre insuffisante, les navetteurs finiront par baisser les bras. Espérons que TreinTramBus sera impliqué dans l'étude des alternatives. Enfin, le fait qu'Eurocity Direct ne s'arrête pas pour les voyageurs nationaux reste un problème très épineux. Si nous avons besoin de 30 % de passagers en plus, nous devons également

Communicatie is belangrijk. Reizigers willen een trein die rijdt en informatie die ze kunnen vertrouwen.

viser le tourisme. La communication est importante. Les voyageurs attendent un train qui roule et des informations auxquelles ils peuvent se fier.

25.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Als zeven burgemeesters op de betrokken lijn aangeven dat ze van niets wisten tot treinreizigers hen contacteerden, dan kan de communicatie niet zo duidelijk en transparant zijn geweest. Het zou goed zijn als de NMBS eindelijk het netwerk van lokale besturen zou benutten, bijvoorbeeld via het gemeenteblad dat veel inwoners bereikt. De communicatie van de NMBS blijft een werkpunt, zoals blijkt uit eerdere protesten in Mortsel, Boechout en Edegem. Ik begrijp niet waarom net in de spits treinen worden geschrapt terwijl de werken de hele dag doorgaan. Bovendien wordt ook het aantal wagons gehalveerd. Ik hoop dat de overblijvende trein per uur ten minste voldoende capaciteit heeft, ook tijdens de zomervakantie.

25.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Si sept bourgmestres de villes et de communes situées sur la ligne en question indiquent qu'ils n'étaient au courant de rien jusqu'à ce que des voyageurs prennent contact avec eux, on peut difficilement prétendre que la communication ait été claire et transparente. Il serait bon que la SNCB fasse enfin usage du réseau de pouvoirs locaux, qui peuvent toucher de nombreux habitants par le biais des journaux communaux, par exemple. La communication de la SNCB demeure un point de travail, comme l'ont montré les protestations exprimées précédemment à Mortsel, Boechout et Edegem. Je ne comprends pas pourquoi c'est précisément pendant les heures de pointe que des trains sont supprimés alors que les travaux se poursuivent tout au long de la journée. De plus, le nombre de voitures est également réduit de moitié. J'espère que le seul train circulant encore chaque heure aura au moins une capacité suffisante, même pendant les vacances d'été.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56005982C van mevrouw Depoorter vervalt.

Le **président**: La question n° 56005982C de Mme Depoorter est supprimée.

26 Vraag van Meyrem Almaci aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het station Antwerpen-Berchem" (56005987C)

26 Question de Meyrem Almaci à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La gare d'Anvers-Berchem" (56005987C)

26.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): De allang getroebleerde lijn tussen Brussel en Antwerpen beroert de harten. Antwerpen-Berchem is een van de belangrijkste nationale en internationale knooppunten in ons spoorwegnet. Het station heeft echter nood aan vernieuwing. De spoorwegbrug wordt aangepakt en er komt een tweede onderdoorgang. Er loopt nu ook een studie over de toekomst van het station zelf, waarin verschillende scenario's op tafel liggen. Kunt u dit toelichten?

26.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): La ligne depuis longtemps problématique entre Bruxelles et Anvers suscite de vives réactions. La gare d'Anvers-Berchem constitue l'un des nœuds les plus importants de notre réseau ferroviaire, tant au niveau national qu'international. Pourtant, cette gare a besoin d'une rénovation. Des travaux sont prévus au niveau du pont ferroviaire, et un second passage souterrain sera construit. Une étude est également en cours sur l'avenir de la gare elle-même et plusieurs scénarios sont envisagés. Pouvez-vous apporter des éclaircissements à ce sujet?

26.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Infrabel is niet op de hoogte van een studie over de toekomst van het station Antwerpen-Berchem en ook niet van geruchten over een sluiting, integendeel. Het station is een belangrijk knooppunt in het Routeplan 2030, de mobiliteitsvisie die aansluit bij het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen. Berchem is een interregionaal knooppunt en een multimodaal knooppunt in het

26.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): Infrabel n'a pas connaissance d'une étude portant sur l'avenir de la gare d'Anvers-Berchem, ni de rumeurs concernant une éventuelle fermeture, bien au contraire. Cette gare constitue un nœud essentiel dans le "Routeplan 2030", la vision de mobilité qui s'aligne sur le plan de mobilité pour la région de transport d'Anvers. Berchem est un carrefour interrégional et multimodal au sein du réseau

voorstadsnetwerk van de vervoerregio Antwerpen.

De tweede onderdoorgang aan het station is een belangrijke investering. Een sluiting van het station is nooit ter sprake gekomen en er kwam daarover ook nooit een signaal van de stad of de vervoerregio.

De 4.800 bruggen in het Infrabelnetwerk worden regelmatig geïnspecteerd. Op basis van die inspecties worden waar nodig maatregelen getroffen.

26.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) (*Frans*): In uw antwoord spijt u zich toe op Infrabel. Worden er ook nog andere studies uitgevoerd?

(*Nederlands*) Een onderzoeker van Universiteit Antwerpen – Maarten Van Acker – zou daarmee bezig zijn. Het zou interessant zijn dat Infrabel contact opneemt, want wij komen niet te weten wie de opdrachtgever van de studie is. Blijkbaar kunnen het al niet Infrabel, de stad of de vervoerregio zijn. Het is goed om te weten wie wat laat onderzoeken, want Antwerpen-Berchem is inderdaad een belangrijk knooppunt.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het digitaliseren van het toezicht op dronevluchten door skeyes en het beheer van het luchtruim" (56006005C)

27.01 Anthony Dufrane (MR): skeyes is de eerste Europese operator met een CISP-certificering, wat de luchtverkeersleider ertoe machtigt de monitoring en de coördinatie van dronevluchten in het Belgische luchtruim te automatiseren.

Het aantal drones zit in de lift, net als de toepassingsmogelijkheden ervan. Het platform dat in die context ontwikkeld werd, moet ertoe dienen dat drones en andere luchtvaartuigen op een veilige manier gelijktijdig kunnen vliegen.

Zal er een regelgevend kader opgesteld worden voor die automatisering van de controle, meer bepaald met betrekking tot de aansprakelijkheid, de veiligheid en de gegevensbescherming?

Hoe zullen de publieke, private, logistieke en veiligheidsactoren toegang hebben tot het platform teneinde een vlotte coördinatie en een gelijk speelveld te waarborgen?

Zal de implementatie van dat platform in de haven

suburbain de la région de transport d'Anvers.

Le deuxième tunnel sous voies représente un investissement important. La fermeture de la gare n'a jamais été évoquée et ni la ville ni la zone de transport n'ont jamais demandé d'examiner un tel scénario.

Les 4 800 ponts du réseau Infrabel sont régulièrement inspectés. Sur la base de ces inspections, des mesures sont prises, le cas échéant.

26.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) (*en français*): Votre réponse se concentre sur Infrabel. Mais d'autres études sont-elles menées?

(*En néerlandais*) Un chercheur de l'Université d'Anvers, Maarten Van Acker, mènerait une étude sur ce sujet. Il serait intéressant qu'Infrabel prenne contact avec lui, car nous ne savons pas qui a commandé cette étude. Apparemment, il ne peut s'agir ni d'Infrabel, ni de la ville, ni de la *Vervoerregio* (région de transport). Il est important de savoir qui commande quelles études, car Anvers-Berchem est en effet un nœud ferroviaire important.

L'incident est clos.

27 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La digitalisation du contrôle des vols de drones par skeyes et la gestion de l'espace aérien" (56006005C)

27.01 Anthony Dufrane (MR): skeyes est le premier opérateur européen à avoir reçu la certification CISP, qui lui permet d'automatiser le suivi et la coordination des vols de drones au sein de l'espace aérien belge.

Les usages des drones et leur nombre augmentent. Cette plateforme vise à garantir la cohabitation sécurisée entre les drones et les autres aéronefs.

Va-t-on encadrer réglementairement cette automatisation du contrôle, notamment en matière de responsabilités, de sécurité ou de protection des données?

Comment les opérateurs publics, privés, de sécurité et de logistique accèderont-ils à la plateforme, afin de garantir une coordination fluide et équitable?

Le déploiement de la plateforme au port d'Anvers et

van Antwerpen en aan de Noordzee als model dienen voor een toekomstige uitrol in het hele land? Welk tijdpad zal er daarbij gevolgd worden? Zal België trachten om meer te wegen op de onderhandelingen over de normalisering van het gebruik van drones in het Europese luchtruim?

[27.02] Minister Jean-Luc Crucke (Frans): De regelgeving die het wettelijke kader voor het gebruik van drones in Europa vormt evolueert voortdurend en volgt de technologische ontwikkelingen en de behoeften.

à la mer du Nord servira-t-il de modèle pour un futur déploiement national? Selon quel calendrier? La Belgique tentera-t-elle de peser davantage dans les discussions sur la normalisation des usages de drones dans l'espace aérien européen?

[27.02] Jean-Luc Crucke, ministre (en français): La réglementation encadrant l'utilisation des drones en Europe est en constante évolution et suit les développements technologiques comme les besoins.

Dat vergt een fijnmazige coördinatie, waarbij skeyes een primordiale rol speelt. Men moet de verschillende rollen expliciteren: de gemeenschappelijke informatiedienst, de U-spacedienstverleners en de luchtverkeersleiding van geografische UAS-zones (Unmanned Aerial Systems).

Cela implique une coordination fine, dans laquelle skeyes joue un rôle de premier plan. Il faut expliciter les différents rôles: service d'information commun; prestataires de services U-Space; gestionnaires de zones géographiques pour aéronefs sans pilote.

Eenzelfde entiteit kan verschillende rollen combineren. Dat is het geval voor skeyes, dat zowel beheerder is van bepaalde geografische zones als aanbieder van de gemeenschappelijke informatiedienst.

Une même entité peut cumuler plusieurs de ces rôles. C'est le cas de skeyes, gestionnaire de certaines zones géographiques et fournisseur du service d'information commun.

De aanwijzing van skeyes als aanbieder van de gemeenschappelijke informatiedienst vloeit voort uit het koninklijk besluit van 6 juni 2023, dat uitgevaardigd werd tot uitvoering van artikel 14 van de Europese verordening 2021/664. Elke lidstaat mag voor alle toekomstige U-spacevolumes in zijn nationale luchtruim één aanbieder aanduiden. De verordeningen 2021/665 over de certificering van U-spacedienstverleners en 2021/666 over de coördinatie met de luchtvaartnavigatiediensten blijven ongewijzigd van toepassing.

La désignation de skeyes comme fournisseur du service d'information commun résulte de l'arrêté royal du 6 juin 2023 pris en application de l'article 14 du règlement européen 2021/664. Chaque État membre peut désigner pour l'ensemble des futurs volumes U-space situés dans son espace aérien national un seul fournisseur. Les règlements 2021/665 sur la certification des prestataires des services U-space et 2021/666 sur la coordination avec les services de navigation aérienne continuent de s'appliquer sans modification.

De gemeenschappelijke informatiedienst is online toegankelijk en maakt het mogelijk om U-spacevolumes te identificeren, de bijhorende metadata te raadplegen en de lijst van U-spacedienstverleners te raadplegen.

Le service d'information commun est accessible en ligne et permet d'identifier les volumes U-space, de consulter les métadonnées associées et de connaître la liste des prestataires de services U-space.

Overeenkomstig artikel 16 van verordening 2021/664 worden de gegevens ook verspreid via een geautomatiseerde datastroom.

Conformément à l'article 16 du règlement 2021/664, les données sont également diffusées sous forme de flux automatisé.

De regels inzake gegevensbescherming blijven die van de AVG en de gegevensbeschermingswet.

Les règles de protection des données restent celles du RGPD et de la loi relative à la protection des données à caractère personnel.

De gemeenschappelijke informatiedienst is een nationale dienst. Elk nieuw U-spacevolume verschijnt op het platform, ongeacht de locatie. Het eerste operationele volume zal zich in het Antwerpse

Le service d'information commun est national. Toute création d'un volume U-space apparaît dans la plateforme quelle que soit sa localisation. Le premier volume opérationnel sera situé dans la zone

havengebied bevinden. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de risicoanalyse van het luchtruim. Ook andere zones worden overwogen.

Het aan skeyes afgeleverde certificaat is geldig voor het volledige vluchtinlichtingengebied Brussel en geniet de wederzijdse erkenning waarin voorzien werd in de basisverordening van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

Elke gelegenheid zal worden aangegrepen om de voortrekkersrol van skeyes in de kijker te zetten.

We werken ook aan een meer algemene wetgeving inzake drones. Door de snelle technologische evolutie moeten we zo snel mogelijk wetgeving opstellen, maar wel op basis van zekerheden en zeker zonder de administratieve procedures te verzwaren.

27.03 Anthony Dufrane (MR): Gelet op de populariteit van de drones verheugt het me dat uw diensten en uzelf aandacht blijven besteden aan de ontwikkeling en certificering van die toestellen.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het voorradig zijn van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF)" (56006016C)

28.01 Anthony Dufrane (MR): De Europese Unie heeft bepaald dat er vanaf 2025 minstens 2 % duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) bijgemengd moet worden in de brandstoftanks van vliegtuigen, en tegen 2030 moet dat 6 % zijn. Verscheidene luchtvaartmaatschappijen uiten echter hun twijfels en zeggen dat er onvoldoende SAF geproduceerd wordt.

Dat staat in schril contrast met wat analisten uit de sector beweren, namelijk dat de huidige wereldwijde productie de vraag ruimschoots overstijgt. Bovendien zal de productiecapaciteit tegen 2030 volstaan om de Europese doelstellingen te bereiken.

Het is wel paradoxaal dat oliemaatschappijen naar de geringe vraag van luchtvaartmaatschappijen verwijzen. Het belangrijkste probleem is echter de lage prijs van SAF, wat de maatschappijen ertoe zou kunnen aanzetten om te kiezen voor de productie van hernieuwbare diesel.

Hoe beoordeelt u op Belgisch niveau de stand van zaken betreffende de verplichte bijmenging van SAF

portuaire d'Anvers. L'analyse de risques de l'espace aérien est en phase de finalisation. D'autres zones sont envisagées.

Le certificat délivré à skeyes est valable pour l'ensemble de la région d'information de vol de Bruxelles et bénéficie de la reconnaissance mutuelle prévue par le règlement de base de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA).

Chaque occasion sera saisie pour mettre en valeur le rôle précurseur de skeyes.

Nous travaillons également à une législation plus générale relativement aux drones. La rapidité de l'évolution technologique nous impose de légiférer aussi vite que possible mais sur la base de certitudes, et surtout sans alourdir les procédures administratives.

27.03 Anthony Dufrane (MR): Au vu de la popularité des drones, je me réjouis de constater que vos services et vous-même restez attentifs à leur développement et à leur certification.

L'incident est clos.

28 Question de Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La disponibilité des carburants d'aviation durables (SAF)" (56006016C)

28.01 Anthony Dufrane (MR): L'Union européenne a fixé depuis 2025 l'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) à hauteur d'au moins 2 % dans les réservoirs des avions, 6 % d'ici 2030. Pourtant, plusieurs compagnies aériennes expriment leurs doutes, évoquant une production insuffisante de SAF.

Pourtant fortement, des analystes du secteur estiment que la production mondiale actuelle dépasse largement la demande. De plus, les capacités de production à l'horizon 2030 permettront d'atteindre les objectifs européens.

Il est paradoxal de voir des entreprises pétrolières évoquer de faibles demandes des compagnies aériennes. Or, la problématique principale est que les SAF ont des prix bas, ce qui pourrait amener les compagnies à se tourner vers la production de diesel renouvelable.

Comment évaluez-vous, à l'échelle belge, l'état de mise en œuvre de l'obligation d'incorporation de SAF

door luchtvaartmaatschappijen die in België actief zijn? Heeft België de Europese verordening betreffende SAF integraal in Belgische wetgeving omgezet? Zo niet, in welk stadium bevindt zich die omzetting? Beschikt u over gegevens met betrekking tot de SAF-volumes die in 2024 en begin 2025 effectief bijgemengd werden door Brussels Airlines of andere luchtvaartmaatschappijen op Brussels Airport? Is de nodige tankinfrastructuur voor SAF al beschikbaar op de voornaamste luchthavens van het land en hoe wordt de installatie van die voorzieningen ondersteund? Voorziet de regering, gelet op de huidige, relatief lage prijzen voor SAF, in een stimulerings- of ondersteuningsmechanisme opdat de Belgische luchtvaartmaatschappijen er sneller van zouden gebruikmaken? Hoe staat het met de taksen op de brandstoffen die in de burger- en commerciële luchtvaart gebruikt worden?

[28.02] Minister **Jean-Luc Crucke** (Frans): Zoals afgesproken in het regeerakkoord wil ik de klimaatimpact van de luchtvaart beperken, door ons beleid toe te spitsen op duurzame vliegtuigbrandstoffen – de zogenaamde SAF – en waterstof. Ik pleit voor de invoering van een kerosinetaks op Europees niveau.

Het DGLV ziet erop toe dat de luchtvaartmaatschappijen die onder zijn bevoegdheid vallen zich houden aan de afspraken betreffende het bijmengen van SAF. Tot op heden zijn er geen moeilijkheden in verband met de bevoorrading met SAF gemeld aan het DGLV. Mocht er zich zo een geval voordoen, dan kan het DGLV de betrokken luchthavenexploitant vragen om de nodige inlichtingen te verstrekken en maatregelen te nemen. In België is het nog niet tot zo'n procedure gekomen.

België heeft de bepalingen van de verordening (EU) 2023/2405 met betrekking tot de Unieluchthavens op zijn grondgebied en de luchtvaartuigexploitanten omgezet bij koninklijk besluit van 11 mei 2025.

Bevoegd voor de brandstofleveranciers zijn de FOD Economie en de AD Energie, die toeziet op de bijmenging van SAF, de eerbiediging van de productnormen en het verzamelen van de bijbehorende aangiftegegevens.

De exploitanten van luchtvaartuigen die onder de Belgische bevoegdheid vallen, zijn verplicht om jaarlijks aan het DGLV en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) de daadwerkelijk gebruikte hoeveelheden duurzame vliegtuigbrandstof te rapporteren. Deze gegevens zijn vertrouwelijk.

pour les compagnies aériennes opérant en Belgique? La Belgique a-t-elle transposé intégralement la réglementation européenne sur les SAF? Si non, à quel stade en est cette transposition? Disposez-vous de données sur les quantités de SAF réellement incorporées par Brussels Airlines ou d'autres compagnies à l'aéroport de Bruxelles en 2024 et début 2025? Des infrastructures de distribution de SAF sont-elles désormais disponibles dans les principaux aéroports du pays, et comment leur déploiement est-il soutenu? Face à la relative faiblesse actuelle des prix des SAF, le gouvernement prévoit-il un mécanisme d'incitation ou de soutien pour accélérer leur adoption par les compagnies aériennes belges? Quid des taxes pour les carburants utilisés dans l'aviation civile et commerciale ?

[28.02] **Jean-Luc Crucke**, ministre (en français): Comme prévu dans l'accord de gouvernement, je veux réduire l'impact de l'aviation sur le climat en nous concentrant notamment sur les carburants d'aviation durable – les SAF – et l'hydrogène. Je plaide pour l'introduction d'une taxe sur le kérosène au niveau européen.

La DGTA veille au respect de l'incorporation de SAF par les compagnies aériennes relevant de sa compétence. À ce jour, aucun signalement d'éventuelles difficultés d'approvisionnement en SAF n'a été porté à sa connaissance. Si un tel cas devait se présenter, elle pourrait solliciter l'exploitant aéroportuaire concerné pour fournir les informations nécessaires et prendre des mesures. Une telle procédure n'a pas encore été enclenchée en Belgique.

La Belgique a transposé les dispositions du règlement (UE) 2023/2405 relatives aux aéroports de l'Union situés sur son territoire et aux exploitants d'aéronefs par l'arrêté royal du 11 mai 2025.

En ce qui concerne les fournisseurs de carburant, la compétence relève du SPF Économie et de la DG Énergie, chargée de veiller à l'incorporation de SAF, au respect des normes de produits, et à la collecte des données déclaratives correspondantes.

Les exploitants d'aéronefs relevant de la compétence belge sont tenus de rapporter annuellement à la DGTA et à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) les volumes de SAF effectivement utilisés. Ces données sont confidentielles.

Voor de luchtvaartmaatschappijen die niet onder de Belgische bevoegdheid vallen, worden de gegevens doorgegeven aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat, zelfs als er op Belgisch grondgebied getankt werd.

Momenteel vallen alleen de luchthavens van Brussel-Nationaal, Charleroi en Luik onder de Europese reglementaire verplichting.

[28.03] Anthony Dufrane (MR): Het is belangrijk dat men ervoor zorgt dat duurzame brandstoffen een steeds belangrijkere plaats in het consumptiepatroon innemen.

Het incident is gesloten.

[29] Samengevoegde vragen van

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het incident op een trein Luik-Oostende en de lering daaruit voor de veiligheid bij het spoor" (56006027C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het incident op de trein Eupen-Oostende op 31 mei" (56006054C)

[29.01] Gilles Foret (MR): Op 31 mei jongstleden moesten reizigers in het station Leuven een trein Eupen-Oostende onder politiebewaking verlaten, waarna ze naar een andere trein gebracht werden.

Wat is er precies gebeurd en welke gerechtelijk gevolg werd er aan dit incident gegeven? Welke diensten werden er ingeschakeld en welke operationele lessen werden uit het incident getrokken? Bestaat er een gestandaardiseerd protocol voor dergelijke situaties in langeafstandstreinen en werd dit nageleefd? Zal de coördinatie tussen de NMBS, de politie en de gerechtelijke autoriteiten in het kader van dergelijke interventies verbeterd worden?

[29.02] Frank Troosters (VB): Op 31 mei moesten de reizigers op de lijn Eupen-Oostende in Leuven de trein onder politiebegeleiding verlaten en overstappen op een andere trein.

Wat was de aanleiding? Was er een veiligheidsrisico? Hoe en wanneer werd dit gedetecteerd? Welke acties volgden na de detectie? Wat kan men hieruit leren? Zijn er maatregelen getroffen om herhaling te voorkomen?

Pour les compagnies aériennes ne relevant pas de la compétence belge, les données sont transmises à l'autorité compétente de l'État membre concerné, même si le ravitaillement a eu lieu sur le sol belge.

Actuellement, seuls les aéroports de Bruxelles-National, Charleroi et Liège sont couverts par l'obligation réglementaire européenne.

[28.03] Anthony Dufrane (MR): Il est important de s'assurer que les carburants durables aient une place de plus en plus importante dans les habitudes de consommation.

L'incident est clos.

[29] Questions jointes de

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'incident survenu à bord d'un train Liège-Ostende et le retour pour la sécurité ferroviaire" (56006027C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Climat et Transition environnementale) sur "L'incident survenu le 31 mai dans le train Eupen-Ostende" (56006054C)

[29.01] Gilles Foret (MR): Le 31 mai dernier, les passagers d'un train reliant Eupen à Ostende ont été priés de débarquer en gare de Louvain, sous supervision policière, afin d'être redirigés vers un autre convoi.

Quelle est la nature exacte de l'incident et quelles suites judiciaires ont-elles été données? Quels services ont-ils été mobilisés et quelles leçons opérationnelles en ont-elles été tirées? Existe-t-il un protocole standardisé pour ce type de situations dans les trains longue distance et a-t-il été respecté? Des améliorations sont-elles envisagées dans la coordination entre la SNCB, la police et les autorités judiciaires dans le cadre de telles interventions?

[29.02] Frank Troosters (VB): Le 31 mai, les passagers d'un train reliant Eupen à Ostende ont été priés de débarquer en gare de Louvain, sous supervision policière, afin d'être redirigés vers un autre train.

Quelles sont les raisons qui ont conduit à cette intervention? Y avait-il un risque pour la sécurité? Comment et quand ce risque a-t-il été identifié? Quelles mesures ont été prises après la détection? Quels enseignements peut-on tirer de cet incident? Des mesures ont-elles été prises pour empêcher

que cette situation ne se reproduise?

29.03 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): Er bevond zich een persoon op de trein die verdacht werd van betrokkenheid bij een dodelijke steekpartij in Spa. Op bevel van de onderzoeksrechter werd die persoon van de trein gehaald en gearresteerd. Hoewel de aanwezigheid van een verdachte van een ernstig misdrijf op de trein een potentieel veiligheidsrisico inhield, is er op geen enkel moment sprake geweest van een direct fysiek gevaar voor de reizigers. De situatie werd snel, professioneel en zonder incidenten beheerd door de politiediensten, in samenwerking met Securail en NMBS-personeel.

(*Frans*) De politieactie is efficiënt verlopen. De verdachte werd zonder incidenten aangehouden. De passagiers werden op een ordentelijke manier geëvacueerd.

Hoewel er geen onmiddellijk gevaar was, toont dit incident het belang aan van een goede samenwerking tussen de gerechtelijke autoriteiten, de politiediensten en het spoorwegpersoneel.

De bestaande procedures voor dergelijke interventies zijn kennelijk efficiënt, maar zoals gewoonlijk zullen ze worden geëvalueerd.

Ik werk samen met mijn collega de heer Quintin aan een betere coördinatie van de opdrachten van Securail.

Het incident is gesloten.

30 **Samengevoegde vragen van**

- **Christophe Lacroix** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie**) over "**De doorvoer van wapens naar Israël via Liege Airport**" (56006058C)
- **Farah Jacquet** aan **Jean-Luc Crucke** (**Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie**) over "**De doorvoer van wapens naar Israël via België**" (56006774C)

30.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Ondanks herhaalde waarschuwingen van het maatschappelijke middenveld, vakbonden en journalisten wordt de doorvoer van militair materieel naar Israël via het Belgische grondgebied voortgezet. Onlangs werd er door de vereniging Vredesactie een klacht ingediend tegen FedEx. Er wordt ons geantwoord dat die vraag betrekking heeft op gewestelijke bevoegdheden, maar het federale niveau kan de speelruimte van de gewesten inperken en moet erover waken dat de Staat een coherent beleid voert. Voorts staat er in het

29.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): Une personne suspectée d'être impliquée dans une agression mortelle à l'arme blanche à Spa se trouvait à bord du train. Sur ordre du juge d'instruction, cette personne a été débarquée du train et arrêtée. Bien que la présence d'un suspect d'un crime grave à bord du train ait constitué un risque potentiel pour la sécurité, il n'y a eu à aucun moment de danger physique direct pour les voyageurs. La situation a été gérée rapidement, de manière professionnelle et sans incident par les services de police, en collaboration avec Securail et le personnel de la SNCB.

(*En français*) L'action policière s'est déroulée efficacement. Le suspect a été arrêté sans incident. Les passagers ont été évacués de manière ordonnée.

Bien qu'il n'y ait pas eu de danger immédiat, cet incident montre l'importance d'une bonne coopération entre les autorités judiciaires, les forces de police et le personnel ferroviaire.

Les procédures existantes pour de telles interventions semblent manifestement efficaces, mais elles seront évaluées comme d'habitude.

Je travaille avec mon collègue Quintin à mieux coordonner encore les missions de Securail.

L'incident est clos.

30 **Questions jointes de**

- **Christophe Lacroix** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat et Transition environnementale**) sur "**Le transfert d'armes vers Israël via l'aéroport de Liège**" (56006058C)
- **Farah Jacquet** à **Jean-Luc Crucke** (**Mobilité, Climat et Transition environnementale**) sur "**Le transit d'armes à destination d'Israël via la Belgique**" (56006774C)

30.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Le transit de matériel militaire à destination d'Israël via le territoire belge continue malgré les alertes répétées de la société civile, des syndicats et des journalistes. Dernièrement, l'association Vredesactie a déposé une plainte contre FedEx. Il nous est répondu que cette question relève des compétences régionales. Pourtant le niveau fédéral peut limiter les marges de manœuvre régionales et il a la responsabilité d'assurer la cohérence de l'action de l'État. D'ailleurs, l'accord de gouvernement affirme que le gouvernement garantira l'échange d'informations

regeerakkoord dat de regering voor de informatie-uitwisseling met de bevoegde overheden omtrent de controle op de uit- en doorvoer zal instaan. De heer Prévot heeft verklaard dat hij een vergadering met de bevoegde ministers wilde beleggen, maar er werd nog geen concrete actie daartoe ondernomen.

avec les autorités compétentes en matière de contrôle des exportations et du transit. M. Prévot a déclaré vouloir organiser une réunion avec les ministres concernés. Mais aucun pas concret n'a encore été posé.

Welke concrete maatregelen heeft de federale regering genomen om overeenkomstig het regeerakkoord voor efficiënte en regelmatige informatie-uitwisseling met de gewesten te zorgen? Bestaat er een formeel mechanisme waaraan de FOD Mobiliteit, de douane en de gewestelijke overheden deelnemen om toezicht te houden op de in-, uit-, en doorvoer van militair materieel? Zo ja, hoe vaak vinden er dan zulke uitwisselingen plaats? Welke concrete vruchten heeft dat afgeworpen sinds het begin van de oorlog in Gaza? Over welke informatie beschikt u met betrekking tot de recente doorvoer van wapens naar Israël via België, en vooral via Luik, door de Israëlische luchtvaartmaatschappij Challenge Airlines? Welke acties hebt u ondernomen? Welke sancties worden opgelegd aan de bedrijven die zulke wapens over ons grondgebied vervoeren? Wat doet u om de naleving van de wetgeving ter zake af te dwingen?

Quelles mesures concrètes le gouvernement fédéral a-t-il mises en place pour garantir un échange d'informations efficace et régulier avec les Régions, conformément à l'accord de gouvernement? Existe-t-il un mécanisme formel entre le SPF Mobilité, les douanes et les autorités régionales pour surveiller les flux de matériel militaire? Si oui, à quelle fréquence ces échanges ont-ils lieu? Quels en sont les résultats concrets depuis le début de la guerre à Gaza? Quelles informations possédez-vous sur les récents transits d'armes en Belgique vers Israël, en particulier à Liège, via la compagnie israélienne Challenge Airlines? Quelles actions avez-vous entreprises? Quelles sanctions sont-elles mises en œuvre contre les entreprises qui transportent de telles armes sur notre sol? Que faites-vous pour faire respecter la législation en la matière?

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Frans*): De FOD Mobiliteit en Vervoer laat me weten van de door u genoemde luchtvaartmaatschappij geen enkele kennisgeving of vergunningsaanvraag betreffende een wapentransport naar Tel Aviv vanuit Luik te hebben ontvangen.

30.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en français*): Le SPF Mobilité et Transports m'indique n'avoir reçu aucune notification ni demande d'autorisation de la compagnie aérienne que vous évoquez concernant un transport d'armes à destination de Tel Aviv au départ de Liège.

De controlemaatregelen op federaal niveau worden geregeld bij het koninklijk besluit van 4 juni 2024 waartegen deze onderneming een beroep tot nietigverklaring heeft ingesteld bij de Raad van State.

Les mesures de contrôle au niveau fédéral sont régies par l'arrêté royal du 4 juin 2024, contre lequel cette entreprise a introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État.

Bevoegd voor de federale controlemaatregelen zijn, afhankelijk van het geval, de douanediens (FOD Financiën) of de dienst luchtvaartinspectie (FOD Mobiliteit en Vervoer). De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft inspectiebevoegdheden op het vlak van de veiligheid en zekerheid van de burgerluchtvaart. Het betreft de bescherming tegen opzettelijke kwaadwillige daden en alle operaties om het goede verloop van het luchtvaartverkeer te garanderen. Voorts zien de ambtenaren van de luchtvaartadministratie toe op de naleving van de luchtvaartverdragen, de internationale luchtvaartakkoorden en de internationale akkoorden betreffende de veiligheid van de luchtvaart.

Les mesures de contrôle fédérales relèvent, selon les cas, des services des douanes (SPF Finances) ou des services d'inspection aéronautique (SPF Mobilité et Transports). Le SPF Mobilité et Transports dispose de compétences d'inspection en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. Il s'agit là de la protection contre les actes intentionnels de malveillance et de l'ensemble des opérations visant à garantir le bon déroulement du trafic aérien civil. Par ailleurs, les fonctionnaires de l'administration aéronautique veillent au respect des conventions aériennes, des accords internationaux aériens et des accords internationaux de sûreté aéronautique.

Op gewestelijk niveau werd er een Waals ministerieel besluit van 27 mei 2024 tot verbod van wapentransit naar Israël nietig verklaard door de

En ce qui concerne le niveau régional, un arrêté ministériel du 27 mai 2024 interdisant le transit d'armes à destination d'Israël a été annulé par le

Raad van State in zijn arrest van 29 april 2025.

Conseil d'État dans son arrêt du 29 avril 2025.

Dit besluit strekte ertoe een leemte in geval van doorvoer zonder overslag te verhelpen.

Cet arrêté avait pour but de combler une lacune en cas de transit sans transbordement.

De controlebevoegdheid berust, wanneer het een gewestelijke bevoegdheid betreft, bij de bevoegde gewestelijke overheden.

Les responsabilités en matière de contrôle relèvent, lorsque la compétence est régionale, des autorités régionales compétentes.

Op 23 juni heeft er interfederaal overleg tussen de federale overheid en de gewesten plaatsgevonden. Het overleg zou de interfederale samenwerking moeten verbeteren.

Un point interfédéral a eu lieu le 23 juin entre l'État fédéral et les Régions. Les échanges devraient permettre d'améliorer la coopération interfédérale.

De beperkingen hebben enkel betrekking op het vervoer van militair materieel door de lucht. De maatschappij waarnaar u verwijst, mag dus civiele vracht blijven vervoeren, ook naar Israël. Aangezien er geen aanwijzingen voor een inbreuk zijn, heb ik geen administratieve of gerechtelijke maatregelen genomen.

Les restrictions ne concernent que le transport par la voie aérienne de matériel militaire. La compagnie que vous évoquez reste donc libre de transporter du fret civil, y compris à destination d'Israël. En l'absence d'éléments démontrant une infraction, je n'ai pas engagé de mesures administratives ou judiciaires.

Op basis van wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen er zowel civielrechtelijke als strafrechtelijke sancties opgelegd worden. Ik denk bijvoorbeeld aan de wet van 27 juni 1937 die iedereen bestraft die zonder toestemming met een vliegtuig springstoffen, wapens of munitie, waarvan het vervoer door de lucht verboden is, naar een luchtvaartterrein brengt, vervoert of doet vervoeren.

Des dispositions légales et réglementaires permettent d'infliger des sanctions tant civiles que pénales, comme la loi du 27 juin 1937 qui punit quiconque qui, sans autorisation, aura porté, transporté ou fait transporter sur un aéroport au moyen d'un aéronef des explosifs, armes ou munitions dont le transport par air est interdit.

Er werd door bepaalde verenigingen en door mijn voorganger een strafklacht ingediend tegen het bedrijf dat u vermeld hebt. Het opsporingsonderzoek is nog aan de gang.

La compagnie que vous évoquez a fait l'objet d'une plainte pénale déposée par certaines associations et par mon prédécesseur. L'information judiciaire est toujours en cours.

Ik bestudeer de mogelijkheid om de informatie-uitwisseling tussen de federale en de gewestelijke beleidsniveaus te verbeteren. Daartoe moeten er eerst bepaalde juridische kwesties opgehelderd worden.

J'étudie la possibilité d'améliorer l'échange d'informations entre les entités fédérales et régionales, qui soulève certaines questions juridiques à éclaircir au préalable.

Krachtens het samenwerkingsakkoord van 17 juli 2007 bestaat er al een formeel overlegmechanisme.

Un mécanisme formel de concertation existe déjà en vertu de l'accord de coopération du 17 juillet 2007.

Ik zal alles in het werk stellen om het bestaande juridische kader te doen naleven.

Je veillerai à mettre en œuvre tout ce qui est en mon pouvoir pour faire respecter le cadre juridique existant.

[30.03] Christophe Lacroix (PS): U bent zich blijkbaar goed bewust van het probleem en pakt het ook aan. Men moet ervoor zorgen dat zulke zaken in de toekomst niet meer kunnen gebeuren.

[30.03] Christophe Lacroix (PS): Il semble que vous ayez bien cerné le problème et prenez les choses en main. Il faut éviter que des choses comme celles-là ne se reproduisent.

We hebben onlangs vernomen dat er op 4 juli jongstleden een container met wapens vanuit de haven van Antwerpen naar Israël vertrokken is. Onze vervoerinfrastructuur mag geen zeef zijn waar

Nous venons d'apprendre qu'un conteneur d'armes est parti le 4 juillet dernier du port d'Anvers à destination d'Israël. Il ne faut pas que nos infrastructures de transport demeurent des

alles zomaar passeert.

Ik ben er zeker van dat we erin zullen slagen een einde te maken aan zulke ongelukkige gebeurtenissen, die een smet op ons blazoen vormen en ons onrechtstreeks of zelfs rechtstreeks medeplichtig maken aan een Israëlisch regime dat tegenwoordig door conservatief rechts en extreemrechts gecontroleerd wordt.

30.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Ik juich de acties van burgercollectieven toe, want die hebben ervoor gezorgd dat een Belgische vergunning voor de uitvoer van buskruit naar Israël kon worden opgeschort. Het is absoluut mogelijk om iets te doen, maar die verantwoordelijkheid mag niet uitsluitend op de schouders van het maatschappelijk middenveld rusten. De federale overheid en de gewesten moeten hun krachten bundelen om elke vorm van medeplichtigheid – ook onrechtstreeks – met het Israëlische apartheidsregime stop te zetten. We verwachten dat de situatie in Luik volledig opgehelderd wordt en dat er sancties worden genomen.

Het incident is gesloten.

31 Samengevoegde vragen van

- Alexander Van Hoecke aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De schrapping van de lijn Lokeren-Gent-Oudenaarde in de zomer" (56006139C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De open brief van de Antwerpse burgemeesters" (56006183C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De bezorgdheden over de zomerdienstregeling van de NMBS" (56006220C)
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "Het schrappen van de trein Lokeren-Gent-Oudenaarde uit de dienstregeling" (56006390C)

31.01 Alexander Van Hoecke (VB): Sinds 30 juni 2025 rijdt de S53-trein Lokeren-Gent-Oudenaarde niet meer. Volgens de NMBS is dit enkel tijdens de zomermaanden, maar pendelaars blijven ook in juli en augustus reizen. Reizigers uit onder meer Gentbrugge, Eke-Nazareth, Gavere-Asper, Zingem en Eine – samen zo'n 2.000 per dag – hebben nu slechts één trein per uur. Vanuit Gent-Dampoort is er geen vlotte overstap meer naar Gent-Sint-Pieters.

De Gentse gemeenteraad heeft een motie ingediend

passoires.

Je suis sûr que nous arriverons à ne plus devoir déplorer ce genre de mésaventures, sources de mauvaise réputation et aussi d'une collaboration indirecte, voire directe, avec un régime israélien actuellement aux mains d'un gouvernement de droite conservatrice et d'extrême droite.

30.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Je salue l'action des collectifs citoyens qui ont permis la suspension d'une licence belge d'exportation de poudre à canon vers Israël. Il est tout à fait possible d'agir. Mais cela ne peut pas reposer uniquement sur les épaules de la société civile. Le fédéral et les Régions doivent mettre leurs moyens en commun pour que cesse toute complicité, même indirecte, avec le régime d'apartheid israélien. Quant à la situation à Liège, nous attendons que toute la lumière soit faite et que les sanctions soient prises.

L'incident est clos.

31 Questions jointes de

- Alexander Van Hoecke à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression de la ligne Lokeren-Gand-Audenarde en été" (56006139C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La lettre ouverte des bourgmestres anversois" (56006183C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'inquiétude concernant l'horaire d'été de la SNCB" (56006220C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La suppression du train Lokeren-Gand-Audenarde de l'offre de transport" (56006390C)

31.01 Alexander Van Hoecke (VB): Depuis le 30 juin 2025, le train S53 Lokeren-Gand-Audenarde a été supprimé. Selon la SNCB, cette interruption ne concerne que les mois d'été, mais les navetteurs continuent de voyager en juillet et en août également. Les voyageurs en provenance notamment de Gentbrugge, Eke-Nazareth, Gavere-Asper, Zingem et Eine – environ 2 000 par jour – ne disposent désormais que d'un train par heure. Depuis Gand-Dampoort, il n'y a plus de correspondance directe vers Gand-Saint-Pierre.

Le conseil communal de Gand a déposé une motion

om de trein in de zomer toch te behouden, of om tijdelijk een IC-trein te laten stoppen in Gentbrugge. De verbinding werd in het najaar van 2023 ook al eens geschrapt, maar kwam toen terug na protest uit de buurt.

Waarom werd de S53-trein tijdens de zomermaanden geschrapt? Gebeurde dat eerder ook al? Werden de reizigers daarover duidelijk geïnformeerd? Zal de NMBS de beslissing herzien?

31.02 Frank Troosters (VB): *Door de werken in Mechelen wordt het treinverkeer tussen Antwerpen en Brussel in de zomer zwaar afgebouwd. Heel wat S-treinen verdwijnen en de extra IC-treinen stoppen niet in lokale stations. De burgemeesters van die gemeenten klagen dat ze niet vooraf geïnformeerd zijn.*

Klopt dat? Wat gaat u doen om de communicatie met hen te verbeteren? Zal de zomerdienstregeling nog worden aangepast?

31.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): *De burgemeesters van Mortsel, Hove, Kontich, Lint, Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Zemst klagen over de zomerdienstregeling van de NMBS.*

Hoe reageert u op hun open brief? Is het normaal dat lokale besturen zo'n impact ondervinden zonder enig overleg? Werden de alternatieven goed genoeg overwogen? Komt er alsnog een aanpassing of compensatie?

31.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): *De S53 tussen Lokeren, Gent en Oudenaarde wordt op weekdagen opnieuw geschrapt, waardoor zo'n 2.000 pendelaars terugvallen op één trein per uur. Via Gent-Dampoort moeten ze nu dubbel zolang wachten op hun aansluiting. Dit is geen kleine aanpassing, het is een forse verslechtering. Al in 2023 verdween deze verbinding tijdelijk en nu lijkt het op een jobbeleid dat reizen met de trein ontmoedigt.*

Waarom wordt deze trein opnieuw geschrapt zonder duidelijke communicatie? Kunt u de NMBS vragen deze beslissing te herzien of minstens een IC-trein te laten stoppen in Gentbrugge? Welke structurele maatregelen neemt u om zulke onverwachte schrappingen in de toekomst te vermijden?

31.05 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): *De trein tussen Gent en Oudenaarde is ook mijn trein.*

visant à maintenir le train pendant l'été ou à faire temporairement arrêter un train IC à Gentbrugge. La liaison avait déjà été supprimée à l'automne 2023, mais elle avait ensuite été rétablie à la suite des protestations de la population locale.

Pourquoi le train S53 a-t-il été supprimé pendant les mois d'été? Cela s'est-il déjà produit auparavant? Les usagers ont-ils été clairement informés? La SNCB va-t-elle revoir sa décision?

31.02 Frank Troosters (VB): *En raison des travaux à Malines, la circulation des trains entre Anvers et Bruxelles sera fortement réduite cet été. De nombreux trains S seront supprimés et les trains IC supplémentaires ne s'arrêteront pas dans les gares locales. Les bourgmestres de ces communes se plaignent de ne pas avoir été informés à l'avance.*

Est-ce exact? Que comptez-vous faire pour améliorer la communication avec ceux-ci? L'horaire d'été sera-t-il encore adapté?

31.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): *Les bourgmestres de Mortsel, Hove, Kontich, Lint, Duffel, Sint-Katelijne-Waver et Zemst se plaignent de l'horaire d'été de la SNCB.*

Quelle est votre réaction à leur lettre ouverte? Est-il normal que les administrations locales subissent un tel impact sans aucune concertation? Les alternatives ont-elles été suffisamment étudiées? Une adaptation ou une compensation sont-elles toujours envisagées?

31.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen): *Le train S53 entre Lokeren, Gand et Audenaarde est à nouveau supprimé en semaine, si bien que quelque 2 000 navetteurs doivent se contenter d'un train par heure. S'ils passent par Gand-Dampoort, ils devront attendre deux fois plus longtemps avant d'avoir une correspondance. Ceci n'est pas qu'une simple adaptation de l'horaire, il s'agit d'une sérieuse dégradation du quotidien de ces navetteurs. En 2023 déjà, la liaison avait été supprimée temporairement, et cette politique qui semble jouer au yoyo décourage le public d'opter pour le train.*

Pourquoi le train S53 est-il à nouveau supprimé, sans communication claire en plus? Pouvez-vous demander à la SNCB de revoir cette décision, ou au moins de prévoir un arrêt d'un train IC à Gentbrugge? Quelles mesures structurelles prenez-vous afin d'éviter de telles suppressions inopinées à l'avenir?

31.05 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): *Le train entre Gand et Audenaarde est également*

De NMBS heeft de brieven van de lokale besturen ontvangen en beantwoord. Deze zomer voert Infrabel belangrijke werken uit rond Mechelen, zoals brugherstellingen, onderhoud en modernisering van de seinen. Daardoor wordt het aantal S-treinen beperkt en vallen sommige IC's tijdelijk weg.

Er komt wel een extra IC-trein tijdens de spits en er zijn aanpassingen aan andere lijnen. De impact op reizigers in kleinere stations is groot, dat beseft ik. De NMBS heeft verschillende scenario's bekeken om de hinder te beperken, onder meer het voorstel om via Muizen en Mechelen-Nekkerspoel te rijden, maar dat bleek technisch niet haalbaar.

Zoals elk jaar past de NMBS haar dienstregeling aan in juli en augustus, omdat het woon-werk- en woon-schoolverkeer dan daalt en het toeristische verkeer toeneemt. Tegelijk worden in die periode veel werken uitgevoerd door Infrabel. Daarom worden er minder piekuur- en S-treinen ingezet, zoals die naar Gentbrugge, en net meer treinen naar toeristische bestemmingen en evenementen.

Deze zomer is de aanpassing groter door extra infrastructuurwerken en operationele redenen. De keuzes gebeuren op basis van reizigersdata en met aandacht voor de verschillende vakantieperiodes in Vlaanderen en Wallonië. De communicatie is breed en nationaal gevoerd sinds 24 juni 2025, met onder andere een online overzicht, aankondigingen in stations, mails, berichten op sociale media en in de NMBS-app.

De NMBS kan de beslissing om een van de twee S53-treinen deze zomer te schrappen niet terugdraaien. Dat gebeurde ook al in 2023. Stations op de lijn blijven wel bediend via alternatieve verbindingen. Het is technisch niet mogelijk om de IC28 in Gentbrugge te laten stoppen. Wel is er een bijkomende halte in Beervelde, dat anders volledig uit de boot zou vallen.

De NMBS mag bij noodzakelijke werken tijdelijk het aanbod aanpassen, mits ze daarover correct en tijdig communiceert. Ze informeert reizigers via verschillende kanalen en zal onderzoeken hoe dat nog gericht kan. Ik plan ook een overleg tussen de NMBS en de commissieleden om de communicatie te verbeteren.

celui que je prends. La SNCB a reçu les courriers des administrations locales et y a répondu. Cet été, Infrabel effectuera d'importants travaux autour de Malines, tels que la réparation de ponts, l'entretien et la modernisation de la signalisation. Cela entraînera une réduction du nombre de trains S et la suppression temporaire de certains trains IC.

Un train IC supplémentaire sera mis en service pendant les heures de pointe et d'autres lignes seront adaptées. Je suis conscient que l'impact sur les voyageurs dans les petites gares est important. La SNCB a examiné différents scénarios pour limiter les désagréments, notamment la proposition de faire circuler les trains par Muizen et Malines-Nekkerspoel, mais cette option s'est avérée techniquement irréalisable.

Comme chaque année, la SNCB adapte son horaire en juillet et en août, en raison de la baisse du trafic domicile-travail et domicile-école, et de l'augmentation des déplacements touristiques. Parallèlement, de nombreux travaux sont réalisés par Infrabel pendant cette période. C'est pourquoi le nombre de trains P et de trains S, comme celui à destination de Gentbrugge, est réduit, tandis que l'offre vers les destinations touristiques et les événements est renforcée.

Cet été, l'adaptation est plus marquée en raison de travaux d'infrastructure supplémentaires et pour des raisons opérationnelles. Les choix sont faits sur la base des données de fréquentation, en tenant compte des périodes de vacances décalées en Flandre et en Wallonie. La communication est menée à l'échelle nationale depuis le 24 juin 2025, via notamment un aperçu en ligne, des annonces en gare, des courriels, des messages sur les réseaux sociaux et dans l'application SNCB.

La SNCB ne peut pas revenir sur la décision de supprimer l'un des deux trains S53 pendant l'été. Cette mesure avait déjà été prise en 2023. Toutefois, les gares de la ligne continuent à être desservies par des correspondances alternatives. Il n'est pas techniquement possible de faire arrêter l'IC28 à Gentbrugge. En revanche, un arrêt supplémentaire est prévu à Beervelde, afin que cette gare ne soit pas complètement exclue.

La SNCB est autorisée à adapter temporairement son offre en cas de travaux indispensables, à condition d'en informer les voyageurs correctement et en temps utile. Elle communique à ce sujet via plusieurs canaux et examinera comment cette communication peut être encore mieux ciblée. Je prévois également une concertation entre la SNCB et les membres de la commission afin d'améliorer

cette communication.

Ik blijf aandringen op een structureel sterk S-treinaanbod, ook tijdens vakantieperiodes. Maar bijkomende treinen vergen voldoende spoorcapaciteit en net daarom zijn de huidige werken aan de infrastructuur zo belangrijk.

Je continue d'insister sur la mise en place d'une offre forte et structurelle de trains S, y compris pendant les périodes de vacances, mais ajouter des trains supplémentaires nécessite une capacité ferroviaire suffisante, ce qui rend d'autant plus essentiels les travaux d'infrastructure en cours.

31.06 Alexander Van Hoecke (VB): De werken in Mechelen zijn volgens mij niet de reden voor het schrappen van de trein tussen Lokeren en Oudenaarde. Toch verdwijnt die verbinding. U erkent de impact, maar pendelaars hebben daar deze zomer weinig aan.

31.06 Alexander Van Hoecke (VB): Les travaux à Malines ne sont, selon moi, pas la raison de la suppression du train qui relie Lokeren à Audenarde. Pourtant, cette liaison est rayée. Vous admettez l'incidence sur les navetteurs, mais cela ne les avance pas cet été.

Aangezien het over een nationale aanpassing gaat, wordt deze niet per station gesignaleerd. Veel reizigers horen het pas als het nieuws de media of sociale netwerken bereikt en er protest komt. Er zou vooraf duidelijk gecommuniceerd moeten worden in de betrokken stations zelf. Als de NMBS echt de reiziger centraal zou plaatsen, moet dat blijken in duidelijke, tijdige communicatie en in een betrouwbare bediening, ook van kleinere stations. Dat vertrouwen staat nu onder druk.

Dès lors qu'il s'agit d'une adaptation au niveau national, l'information n'est pas communiquée pour chaque gare. De nombreux voyageurs n'apprennent la nouvelle qu'une fois qu'elle est publiée dans les médias ou sur les réseaux sociaux et quelle soulève des protestations. Il faudrait prévoir une communication claire, au préalable, dans chaque gare concernée. Si la SNCB accordait vraiment une place centrale à ses voyageurs, elle devrait le traduire par une communication claire, diffusée bien à temps, et dans une desserte fiable, même des petites gares. Cette confiance risque maintenant de s'effriter.

31.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Wat mij vooral stoort, is het gebrek aan overleg en communicatie. Bij de NMBS loopt het structureel fout op dat vlak. Dienstregelingen lijken op papier gemaakt zonder rekening te houden met de mensen die erop vertrouwen. Dat burgemeesters de impact moeten vernemen via kranten of bezorgde reizigers, is onaanvaardbaar. Het schaadt het vertrouwen in de NMBS. Ik pleit voor meer transparantie, samenwerking en respect voor de lokale besturen.

31.07 Dorien Cuylaerts (N-VA): Ce qui me dérange surtout, c'est le manque de concertation et de communication. À la SNCB, il existe des dysfonctionnements structurels à cet égard. Les horaires semblent être le fruit d'un exercice technique sur le papier, sans qu'on tienne compte des personnes qui en dépendent. Il est inacceptable que les bourgmestres doivent prendre connaissance de l'incidence par voie de presse ou par le biais de voyageurs inquiets. Cela nuit à la confiance dans la SNCB. Je plaide pour davantage de transparence, de coopération et de respect pour les pouvoirs locaux.

31.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): De trein tussen Gent en Oudenaarde is echt plots verdwenen. Mensen ontdekten het toevallig. Een week voor de schrapping stond niets op de NMBS-website. Dit is een schoolvoorbeeld van mislukte communicatie. Ik neem graag deel aan het overleg over een betere communicatie, maar dat lost het probleem van de pendelaars niet op. Zelfs als schrappingen vooraf gecommuniceerd worden, blijft het feit dat mensen hun trein verliezen. U sprak over een evaluatie van de dienstregeling. Ik hoop dat wij dat kunnen opvolgen en dat u ons informeert hoe er wordt tegemoetgekomen aan de bezorgdheden.

31.08 Staf Aerts (Ecolo-Groen): Le train reliant Gand et Audenarde a vraiment disparu soudainement. Les voyageurs l'ont découvert par hasard. Une semaine avant la suppression, il n'y avait toujours aucun avis sur le site web de la SNCB. C'est un exemple classique de communication défailante. Je participe volontiers à des discussions visant à améliorer la communication, mais cela ne résout pas le problème des navetteurs. Même si les suppressions sont communiquées à l'avance, il n'en reste pas moins que les voyageurs se retrouvent sans train. Vous avez évoqué une évaluation des horaires. J'espère que nous pourrions suivre ce processus d'évaluation et que vous nous informerez

de la manière dont les préoccupations seront rencontrées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

32 **Samengevoegde vragen van**

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van treinstations" (56006149C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De problematische toegankelijkheid van de Vlaamse stations" (56006196C)
- Els Van Hoof aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De toegankelijkheid van de Leuvense treinstations" (56006343C)

32 **Questions jointes de**

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité des gares" (56006149C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité malaisée des gares flamandes" (56006196C)
- Els Van Hoof à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'accessibilité des gares à Louvain" (56006343C)

32.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Bijna driekwart van de Vlaamse treinstations is vandaag niet autonoom toegankelijk voor mensen met een beperking. Vooral de provincie Antwerpen, en meer bepaald de regio Kempen, doet het slecht.

32.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Près des trois quarts des gares ferroviaires flamandes ne sont actuellement pas accessibles de manière autonome aux personnes en situation de handicap. La province d'Anvers, et notamment la région de la Campine, est particulièrement mal lotie.

Welke stations worden de komende jaren autonoom toegankelijk gemaakt? Kunt u een overzicht geven van de geplande werken en het bijbehorende tijdschema? Acht u het realistisch dat de NMBS haar doelstelling van 176 toegankelijke stations tegen 2032 zal halen? Wat met de nu al drukke stations, zoals Gent-Sint-Pieters, dat nog steeds niet volledig is aangepast? Staat dat station binnenkort op de planning? Hoe wordt bepaald welke plek voorrang krijgt?

Quelles sont les gares qui seront rendues accessibles de manière autonome dans les années à venir? Pouvez-vous donner un aperçu des travaux prévus et du calendrier correspondant? Pensez-vous qu'il soit réaliste que la SNCB atteigne son objectif de 176 gares accessibles d'ici 2032? Qu'en est-il des gares déjà fort fréquentées, comme celle de Gand-Saint-Pierre, qui n'a pas encore été entièrement aménagée? Des travaux sont-ils bientôt prévus dans cette gare? Comment détermine-t-on quel site est prioritaire?

32.02 **Els Van Hoof** (cd&v): *Ook in diverse stations in en rond Leuven is de autonome toegankelijkheid een drama.*

32.02 **Els Van Hoof** (cd&v): *L'accessibilité autonome est également problématique dans plusieurs gares à Louvain et dans sa périphérie.*

Zijn er concrete plannen om de treinstations van Heverlee en Wijnmaal toegankelijker te maken? Zo ja, binnen welke termijn? Kunt u een update geven over de roltrappen in het station van Leuven?

Existe-t-il des plans concrets pour rendre les gares de Heverlee et de Wijnmaal plus accessibles? Dans l'affirmative, dans quel délai? Pouvez-vous faire le point sur les escalators de la gare de Louvain?

32.03 **Minister Jean-Luc Crucke** (Nederlands): Toegankelijkheid is een prioriteit. Recent sprak ik met de relevante verenigingen hierover en begin juli heb ik over dit thema een eerste overlegplatform georganiseerd. Om te bepalen hoeveel en welke stations de komende jaren autonoom toegankelijk zullen worden gemaakt, werkt de NMBS volgens de afspraken en met de budgetten die door de federale regering worden toegekend. Volgens die afspraken zullen tegen 2032 in totaal 176 stations autonoom toegankelijk zijn. Dat zijn de stations waar ongeveer

32.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre (en néerlandais): L'accessibilité est une priorité. J'ai évoqué ce sujet récemment avec les associations concernées et, début juillet, j'ai organisé une première plateforme de concertation sur ce thème. Pour déterminer combien de gares seront rendues accessibles en toute autonomie dans les années à venir, et lesquelles, la SNCB agit selon les accords conclus et dans le cadre des budgets alloués par le gouvernement fédéral. Selon ces accords, 176 gares seront rendues accessibles en toute

70 % van de reizigers de trein neemt. Bij het bepalen van de prioriteiten wordt rekening gehouden met de grootte van het station en mogelijke andere geplande aanpassingswerken van Infrabel.

In Oost-Vlaanderen zijn vernieuwingswerken gaande in de stations van Gent-Sint-Pieters, Denderleeuw, De Pinte en Landegem. Die stations worden autonoom toegankelijk. In Dendermonde start de NMBS de werken dit jaar. In West-Vlaanderen zijn de werken in Blankenberge vorig jaar afgerond. Oostkamp en Beernem waren daarvoor al klaar. Momenteel wordt er gewerkt in Knokke-Heist.

De NMBS wil in Kortrijk een nieuw autonoom toegankelijk station bouwen.

In Vlaams-Brabant wordt gewerkt in heel wat stations. In Diest worden de werken dit jaar afgerond, in Vilvoorde bouwde men in 2024 een nieuwe onderdoorgang en een lift naar elk perron, in Tienen wordt spoedig gestart met de werken en Landen en Wezemaal zijn de komende jaren aan de beurt.

In de provincie Antwerpen zijn in de stations van Mechelen en Antwerpen-Zuid grote vernieuwingen gaande. In Mechelen-Nekkerspoel start men de komende jaren. Die stations bedienen een groot aantal reizigers.

In Limburg worden de werken in de stations van Hasselt en Kiewit dit jaar afgerond. De komende jaren pakt de NMBS ook de stations van Lommel, Overpelt en Sint-Truiden aan.

32.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Toegankelijkheid is een basisvoorwaarde om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. De recente cijfers bewijzen dat de situatie zorgwekkend is. In de opsomming van stations mis ik de Kempen, dat blijkbaar telkens in de kou blijft staan. Zelfs in kleine stations mag toegankelijkheid geen issue zijn.

32.05 Els Van Hoof (cd&v): Toegankelijkheid is inderdaad een basisrecht. De problematiek is heel reëel en toegankelijkheid kan veel oplossen voor mensen die een normaal leven willen leiden. In Leuven, maar ook aan de stations van Heverlee en Wijkmaal moet worden gewerkt. Een timing zou

autonomie d'ici 2032. Cela concerne les gares où environ 70 % des voyageurs prennent le train. Le choix des priorités dépend notamment de la taille de la gare et des éventuels autres travaux d'aménagement prévus par Infrabel.

En Flandre-Orientale, des rénovations sont en cours dans les gares de Gand-Saint-Pierre, de Denderleeuw, de De Pinte et de Landegem. Ces gares seront rendues accessibles en toute autonomie. À Termonde, la SNCB lancera les travaux cette année. En Flandre-Occidentale, les travaux à Blankenberge ont été achevés l'année dernière. Dans les gares d'Oostkamp et de Beernem, ils étaient déjà finalisés. Des travaux sont actuellement en cours à Knokke-Heist.

La SNCB souhaite construire une nouvelle gare accessible en toute autonomie à Courtrai.

Dans le Brabant flamand, des travaux sont en cours dans de nombreuses gares. À Diest, ils seront achevés cette année; à Vilvorde, un nouveau passage souterrain et un ascenseur vers chaque quai ont été construits en 2024; à Tirlemont, les travaux débiteront prochainement; et des interventions dans les gares de Landen et de Wezemaal sont prévues dans les prochaines années.

Dans la province d'Anvers, d'importantes rénovations sont en cours dans les gares de Malines et d'Anvers-Sud. À Malines-Nekkerspoel, les travaux commenceront dans les prochaines années. Ces gares sont fréquentées par un grand nombre de voyageurs.

Dans le Limbourg, les travaux dans les gares de Hasselt et de Kiewit seront achevés cette année. Dans les prochaines années, la SNCB interviendra également dans les gares de Lommel, d'Overpelt et de Saint-Trond.

32.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): L'accessibilité est une condition préalable à l'utilisation des transports publics. Les chiffres récents démontrent que la situation est préoccupante. Dans la liste des gares, je note l'absence de la région de la Campine, qui semble être systématiquement négligée. Même dans les petites gares, l'accessibilité ne devrait pas poser problème.

32.05 Els Van Hoof (cd&v): L'accessibilité est en effet un droit fondamental. La problématique est bien réelle et l'accessibilité peut apporter une solution à de nombreuses personnes qui souhaitent mener une vie normale. Des travaux doivent être réalisés à Louvain, mais également dans les gares de

handig zijn, zelfs al zijn de aanpassingen niet voor meteen.

Het incident is gesloten.

33 Samengevoegde vraag en interpellatie van
 - Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De hogere vliegtaks" (56006353C)
 - Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De aanpassing van de inschepingstaks" (56000118I)

33.01 Britt Huybrechts (VB): *De geplande verhoging van de vliegtaks geldt ook voor tickets die al lang geleden zijn verkocht.*

Waarom wordt de verhoging van de vliegtaks toegepast op tickets die al verkocht zijn? Bent u zich ervan bewust dat de luchtvaartmaatschappijen die extra kosten zelf moeten dragen? Waarom wordt die verhoging net voor het zomerseizoen ingevoerd? Heeft de regering overlegd met de sector over deze maatregel? Wat zegt dit over de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het mobiliteitsbeleid? Wat is de verwachte opbrengst van de verhoging?

De federale regering plant een verhoging van de inschepingstaks of vliegtaks. Deze verhoging wordt retroactief toegepast op reeds verkochte tickets. Dit is oneerlijk voor de luchtvaartmaatschappijen die deze belasting niet meer kunnen doorrekenen aan hun passagiers. De schade voor de sector in België wordt op minstens 3 miljoen euro geraamd.

Deze werkwijze ondermijnt de rechtszekerheid voor de luchtvaartmaatschappijen die worden geconfronteerd met een wetgeving zonder overgangperiode. Ook in 2022 werd de taks zonder overgangsmaatregelen ingevoerd, wat toen leidde tot een verlies van minstens 5 miljoen euro. Dit verloren kapitaal kan niet geïnvesteerd worden in projecten die bijdragen aan klimaatneutraliteit bijvoorbeeld.

Volgens minister Jambon is de inschepingstaks een groene maatregel die de lasten verschuift naar vervuiling. Dat is onzin, want het is helemaal niet de bedoeling dat burgers minder gaan vliegen. Het is gewoon een nieuwe belasting op reizigers. We zijn ook bezorgd over de datum van inwerkingtreding, net bij de start van het zomerseizoen.

Heverlee et de Wijgmaal. Il serait utile de fixer un calendrier, même si les adaptations ne sont pas pour tout de suite.

L'incident est clos.

33 Question et interpellation jointes de
 - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'augmentation de la taxe sur les billets d'avion" (56006353C)
 - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La modification de la taxe d'embarquement" (56000118I)

33.01 Britt Huybrechts (VB): *L'augmentation prévue de la taxe sur les billets d'avion s'applique également aux billets vendus depuis longtemps.*

Pourquoi l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion s'applique-t-elle aux billets déjà vendus? Êtes-vous conscient que les compagnies aériennes devront supporter elles-mêmes ces coûts supplémentaires? Pourquoi cette augmentation est-elle instaurée juste avant le début de la saison estivale? Le gouvernement s'est-il concerté avec le secteur au sujet de cette mesure? Que peut-on en déduire en ce qui concerne la fiabilité et la prévisibilité de la politique de mobilité? Quel est le rendement escompté de cette augmentation?

Le gouvernement fédéral prévoit d'augmenter la taxe d'embarquement. Cette hausse sera appliquée rétroactivement aux billets déjà vendus. C'est inéquitable à l'égard des compagnies aériennes qui ne peuvent plus répercuter sur les voyageurs cette taxe sur le prix des billets. Le préjudice pour le secteur est estimé à au moins 3 millions d'euros, en Belgique.

Cette méthode est néfaste à la sécurité juridique des compagnies aériennes, qui se voient confrontées à une nouvelle réglementation sans bénéficier d'une période de transition. En 2022, une telle taxe avait également été instaurée sans mesures transitoires, ce qui avait entraîné à l'époque une perte d'au moins 5 millions d'euros. Ce capital perdu ne peut dès lors pas être investi dans des projets contribuant, par exemple, à la neutralité climatique.

Selon le ministre, M. Jambon, la taxe d'embarquement est une mesure écologique qui vise un glissement des charges vers la pollution. C'est absurde, car l'objectif poursuivi n'est nullement de réduire le nombre de vols effectués par les citoyens. Il s'agit tout simplement d'un nouvel impôt frappant les voyageurs. La date d'entrée en vigueur

de la taxe, qui coïncide avec le début de la haute saison estivale, nous pose également un problème.

De sector vraagt de wet aan te passen en de verhoging te laten ingaan vanaf 1 oktober. Is de regering bereid de verhoging enkel toe te passen op tickets die verkocht worden vanaf 1 oktober 2025? Erkent de regering dat het retroactief toepassen van de belasting leidt tot rechtsonzekerheid en in strijd is met het principe van fiscale voorspelbaarheid? Waarom wil de regering deze belasting retroactief toepassen? Ziet de regering in dat een tijdige publicatie van de regeling cruciaal is? Zal de regering overleg plegen met de sector om te vermijden dat deze fiscale maatregel leidt tot economische schade en reputatieverlies voor de Belgische luchtvaartsector?

Le secteur demande de modifier la loi afin que l'augmentation n'entre en vigueur qu'à partir du 1^{er} octobre. Le gouvernement est-il disposé à appliquer la majoration aux seuls billets vendus à partir du 1^{er} octobre 2025? Le gouvernement reconnaît-il que l'application rétroactive de cette taxe est source d'insécurité juridique et contrevient au principe de prévisibilité fiscale? Pourquoi le gouvernement souhaite-t-il appliquer cette taxe de manière rétroactive? Comprend-il qu'il est essentiel de publier ce dispositif à temps? Le gouvernement se concertera-t-il avec le secteur afin d'éviter que cette mesure fiscale n'entraîne des dommages économiques et ne porte atteinte à la réputation du secteur aérien belge?

33.02 Minister **Jean-Luc Crucke** (*Nederlands*): De verhoogde taks is verschuldigd voor passagiers die een vliegreis maken vanaf de datum van inwerkingtreding. Ze geldt dus ook voor tickets die al eerder zijn verkocht, en de luchtvaartmaatschappijen kunnen de taks niet retroactief aan hun klanten doorrekenen. Dat zou de sector tot 3 miljoen euro kunnen kosten. Daarom vragen de luchtvaartmaatschappijen om de verhoging te laten ingaan bij de start van het winterseizoen of enkel toe te passen op tickets die worden verkocht vanaf een nog vast te stellen datum. De verhoging moet ook zo spoedig mogelijk worden gepubliceerd, zodat de luchtvaartmaatschappijen de nieuwe taks op een legale wijze kunnen verwerken in de ticketprijzen. Dit is een bevoegdheid van de minister van Financiën.

33.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre (*en néerlandais*): La taxe augmentée est due pour les passagers effectuant un vol à partir de la date d'entrée en vigueur. Elle s'applique donc également aux billets déjà vendus, et les compagnies aériennes ne peuvent pas la répercuter rétroactivement à leurs clients. Cela pourrait coûter jusqu'à 3 millions d'euros au secteur. C'est pourquoi les compagnies aériennes demandent que l'augmentation entre en vigueur au début de la saison hivernale ou qu'elle ne s'applique qu'aux billets vendus à partir d'une date encore à déterminer. Cette augmentation doit également être publiée dans les plus brefs délais, afin que les compagnies puissent l'intégrer dans leurs prix de manière légale. Il s'agit d'une compétence du ministre des Finances.

Ik zal met minister Jambon bekijken hoe we de taks kunnen laten gelden voor tickets vanaf de invoeringsdatum. Zo kunnen we de financiële schade voor de industrie beperken.

Je vais examiner avec le ministre Jambon comment appliquer cette taxe uniquement aux billets émis à partir de la date d'entrée en vigueur. Cela permettra de limiter les pertes financières pour le secteur.

33.03 **Britt Huybrechts** (VB): U kunt de taks toepassen vanaf 1 oktober. U kunt daaraan toevoegen dat de taks enkel geldt voor passagiers die op dat moment instappen. Dan weten de luchtvaartmaatschappijen wanneer ze de taks kunnen invoeren.

33.03 **Britt Huybrechts** (VB): Vous pourrez appliquer la taxe à partir du 1^{er} octobre. Vous pouvez préciser que la taxe ne s'appliquera qu'aux passagers qui embarquent à ce moment-là. Les compagnies aériennes sauront ainsi quand elles peuvent instaurer la taxe.

Het Vlaams Belang heeft een amendement ingediend op deze taks in de programmawet.

Le Vlaams Belang a déposé un amendement à cette taxe qui figure dans la loi-programme.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werd de volgende motie ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion, la motion suivante a été déposée.

Une motion de recommandation a été déposée par

mevrouw Britt Huybrechts en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Britt Huybrechts

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

- gelet op het feit dat dit niet de eerste keer is dat een dergelijke maatregel zonder overgangsperiode wordt doorgevoerd, aangezien ook bij de invoering van de taks in 2022 geen overgangsregeling werd voorzien, wat toen leidde tot een verlies van minstens 5 miljoen euro voor Belgische luchtvaartmaatschappijen;

- overwegende dat de retroactieve toepassing van de maatregel een oneerlijke situatie creëert voor luchtvaartmaatschappijen die hun tarieven reeds geruime tijd op voorhand hebben vastgelegd, en die daardoor niet langer in staat zijn om de hogere belasting door te rekenen aan passagiers;

- overwegende dat vliegtickets doorgaans tot een jaar voor vertrek worden verkocht en dat naar verwachting reeds circa 75 % van het zomerseizoen 2025 is geboekt, waardoor een onmiddellijke invoering van de verhoging een retroactieve doorrekening onmogelijk maakt, met geschatte kosten van 3 miljoen euro voor de sector, waarvan meer dan de helft ten laste van de Belgische luchtvaartmaatschappijen;

vraagt de regering

- te erkennen dat het retroactief toepassen van een belasting op reeds verkochte vliegtickets leidt tot rechts- en budgettaire onzekerheid voor de luchtvaartsector, en in strijd is met het principe van fiscale voorspelbaarheid;

- uitleg te verschaffen over hoe de beslissing om deze belasting te heffen op tickets die maanden geleden verkocht zijn, wordt verantwoord, terwijl luchtvaartmaatschappijen deze kosten niet meer kunnen doorrekenen aan de passagiers;

- na te gaan of artikel 162 van het Wetboek Diverse Rechten en Taksen kan worden aangepast, zodat de verhoging uitsluitend van toepassing is op vliegtickets verkocht op of na 1 oktober 2025;

- erkenning te geven aan het feit dat een tijdige en duidelijke publicatie van de definitieve regeling cruciaal is voor een correcte implementatie en naleving, zowel juridisch als operationeel;

- de bezorgdheden van de sector ernstig te nemen en in overleg te treden met de luchtvaartsector, met het oog op het vermijden van economische schade en reputatieverlies die kunnen voortvloeien uit een noodzakelijk geachte fiscale maatregel."

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Mme Britt Huybrechts et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de Mme Britt Huybrechts

et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,

- considérant que ce n'est pas la première fois qu'une telle mesure est instaurée sans période transitoire, puisque lors de l'introduction de la taxe en 2022, aucun régime transitoire n'avait non plus été prévu, ce qui avait entraîné une perte d'au moins 5 millions d'euros pour les compagnies aériennes belges;

- considérant que l'application rétroactive de cette mesure crée une situation inéquitable pour les compagnies aériennes qui ont fixé leurs tarifs longtemps à l'avance et qui ne sont dès lors plus en mesure de répercuter la taxe majorée sur les passagers;

- considérant que les billets d'avion sont généralement vendus jusqu'à un an avant la date de départ et que, selon les estimations, environ 75 % des places pour la saison estivale 2025 ont déjà été réservées, de sorte qu'une instauration immédiate de la majoration rend impossible son imputation rétroactive, avec un coût estimé de 3 millions d'euros pour le secteur, dont plus de la moitié à charge des compagnies aériennes belges;

demande au gouvernement

- d'admettre que l'application rétroactive d'une taxe sur des billets d'avion déjà vendus conduit à une insécurité juridique et budgétaire pour le secteur de l'aviation, et est contraire au principe de prévisibilité en matière fiscale;

- de fournir des explications sur la justification de la décision de percevoir cette taxe sur des billets d'avion vendus il y a plusieurs mois, alors que les compagnies aériennes ne peuvent plus en répercuter le coût sur leurs passagers;

- d'examiner la possibilité de modifier l'article 162 du Code des droits et taxes divers de telle sorte que la majoration s'applique uniquement aux billets d'avion vendus à partir du 1^{er} octobre 2025;

- de reconnaître qu'il est crucial que la réglementation définitive soit publiée en temps utile et en toute clarté pour qu'elle soit correctement appliquée et respectée, tant sur le plan juridique qu'opérationnel;

- de prendre au sérieux les préoccupations du secteur de l'aviation et d'engager une concertation avec celui-ci dans le but d'éviter le préjudice économique et la dépréciation de l'image de marque qui peuvent découler d'une mesure fiscale jugée nécessaire."

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

34 Vraag van Katleen Bury aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De reglementaire leemte bij vaste koppelingen voor fietsendragers zonder trekcapaciteit" (56006201C)

34.01 Katleen Bury (VB): Bij een ongeval in Wallonië stelde de politie vast dat de trekhaak niet was gekeurd, waarop de betrokken persoon antwoordde dat hij geen trekhaak had, maar een steunhaak voor een fietsendrager waarvoor geen keuring vereist is. De politie zei evenwel dat de haak moest worden gekeurd. In het keuringscentrum in Rotselaar kreeg de betrokkene echter geen documenten omdat het geen trekhaak betrof, maar een steunhaak die niet is bedoeld om te trekken. Toen volgde een doorverwijzing naar het parket. Nu blijkt dat deze trekhaken vallen onder VN-reglement nr. 55 inzake de goedkeuring van mechanische koppelinrichtingen. Blijkbaar zijn er ook verschillen tussen de technische controles in Vlaanderen en Wallonië. Misschien moet de betrokkene zich dus wenden tot een keuringscentrum in Wallonië.

Gelet op dit alles, zou u in de federale regelgeving het onderscheid tussen een trekhaak en een fietsendrager kunnen verduidelijken?

34.02 Minister Jean-Luc Crucke (Nederlands): Ik zal dit bekijken met de FOD Mobiliteit vooraleer u daarop te antwoorden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.03 uur.

34 Question de Katleen Bury à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Le vide règlementaire concernant les attaches fixes pour porte-vélos sans capacité de remorquage" (56006201C)

34.01 Katleen Bury (VB): Lors d'un accident survenu en Wallonie, la police a constaté que l'attache-remorque du véhicule impliqué n'avait pas été contrôlée par l'inspection automobile. L'intéressé a répondu qu'il ne possédait pas d'attache-remorque, mais un support pour un porte-vélos, lequel ne nécessite pas de certificat de contrôle technique. La police a toutefois estimé que l'attache nécessitait un contrôle, mais le centre d'inspection automobile de Rotselaar n'a remis aucun document à l'intéressé, parce qu'il ne s'agissait pas d'une attache-remorque, mais d'un support non destiné au remorquage. Le dossier a été transféré au parquet. Il apparaît aujourd'hui que de telles attaches-remorques relèvent du champ d'application du règlement n° 55 de l'ONU relatif à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage. Il semble qu'il existe également des différences entre les contrôles techniques en Flandre et en Wallonie. L'intéressé devrait peut-être s'adresser à un centre d'inspection automobile en Wallonie.

Eu égard à ce qui précède, pourriez-vous faire en sorte que la distinction entre une attache-remorque et un porte-vélos soit clarifiée dans la réglementation fédérale?

34.02 Jean-Luc Crucke, ministre (en néerlandais): J'examinerai cette question avec le SPF Mobilité avant de vous répondre.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 03.